

Коли скрута мине, рятувати природу буде пізно... 5 стор.

"Одесавиаремсервис" в датах 13 стор.

НА ВАРТІ НЕБА УКРАЇНИ!

www.krula.com.ua

Крила України

11 – 16 квітня 2011 року

e-mail: krula_ukr@ukr.net

№15 (575)

НОВИНИ/КОМЕНТАРІ/ДОЗВІЛЛЯ/СПОРТ

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРІ:

Самостійно на МіГ-29



Читайте на 2 стор.

Об'єднані зусилля на захисті повітряних кордонів

Як ми уже повідомляли, відповідно до Плану міжнародного військового співробітництва на 2011 рік в Україні, 12 квітня у Києві, на базі Національного університету оборони України, відбулося засідання Координаційного комітету з питань протиповітряної оборони при Раді міністрів оборони держав-учасниць Співдружності Незалежних Держав.

Читайте на 3 стор.

"Відкрите небо" над Україною



Читайте на 4 стор.

Ю.С. Алексєєв підвів підсумки космічної діяльності

в 2010 та розповів про плани на 2011 рік

Читайте на 11 стор.

РЕФОРМИ

Уряд підтримав проект Воєнної доктрини України

Уряд України на засіданні підтримав проект Указу Президента "Про Воєнну доктрину України". Про це 13 квітня повідомив Міністр оборони України Михайло Єжель за підсумками зустрічі з Міністром охорони краю Литовської Республіки пані Расою Юкнявічєнє.

Як додав глава вітчизняного оборонного відомства, з часу прийняття чинної Воєнної доктрини відбулися суттєві зміни у воєнно-політичній обстановці в світі та довкола України, її внутрішній та зовнішній політиці. Ці зміни вимагають нових підходів до формування та реалізації воєнної політики України, що й обумовило необхідність розроблення нової редакції Воєнної доктрини.

– Прийняття нової редакції Воєнної доктрини надасть змогу сформувати ефективну політику щодо гарантування національної безпеки України у воєнній сфері, визначити основні орієнтири для оборонного планування в державі. Зміцнити міжнародний імідж України як миролюбної держави, позитивно вплинути на соціальний клімат у суспільстві та продемонструвати відкритість і прозорість воєнної політики, – підкреслив Міністр оборони Михайло Єжель.



www. mil. gow.ua.

"Північний сокіл-2011": ОПЕРАЦІЯ ТРИВАЄ



На острові Гренландія триває спільна українсько-данська операція "Північний сокіл-2011" з перевезення пального літаком Іл-76МД Повітряних Сил Збройних Сил України. Так, станом на 13 квітня перевезено 502 тис. 074 л пального. Загальний наліт склав майже 90 годин. Про це повідомив заступник командира військової частини А3840 з виховної роботи майор Валерій Ісаченко.

Коли верстався номер, стало також відомо, що 15 квітня планується переліт екіпажу з Туле на Ольбург, де протягом двох днів проводитимуться заходи самооцінки НАТО.

Варто також додати, що під час проведення операції свій день народження відсвяткували капітани Валерій Тарасенко та Сергій Хоменко. А капітан Олег Дюдін святкуватиме день народження 15 квітня. Тому колектив газети "Крила України" приєднується до привітань рідних і товаришів по службі та зичить іменинникам успішного виконання завдання та швикого повернення до рідних домівок.

Довідка. Спільна українсько-данська операція "Північний сокіл – 2011" відбувається протягом березня-квітня поточного року. В рамках її проведення військово-транспортним літаком Іл-76МД Повітряних Сил ЗС України планується перевезти до 500 тисяч літрів пального та інший вантаж з авіабази ВПС США "Туле" на датську полярну станцію "Норд" на острові Гренландія та провести оцінку НАТО 2-го рівня двох екіпажів і літака Іл-76 за підтримки датської сторони.

Сергій Клименко.
"Крила України".

ПОЛЬОТИ

12-13 квітня 2011 року в Севастопольській бригаді тактичної авіації, якою командує полковник Олексій Марченко, проведено дві льотні зміни. Основними завданнями були підготовка до бойового чергування, підготовка молодого льотного складу, відновлення втрачених навичок льотним складом за видами підготовки та метеоумовами, обліт авіаційної техніки, радіотехнічних та світлотехнічних засобів аеродрому, підготовка до повітряного параду з нагоди 20-ї річниці Незалежності України.



Самостійно на МіГ-29

Головним досягненням льотних змін стало завершення практичного перенавчання та здійснення самостійного вильоту на літаку МіГ-29 випускника Харківського університету Повітряних Сил 2009 року льотчика авіаційної ескадрильї лейтенанта Максима Трухана. Незважаючи на обмежену кількість пального, яка виділяється для потреб бригади, була спланована і проведена якісна підготовка льотчика-винищувача під час льотно-методичних зборів на аеродромі Кульбакіне, а згодом і на аеродромі базування. До речі, в бригаді особлива увага приділяється молодим льотчикам. Зараз здійснює перенавчання на літак МіГ-29 ще один випускник Харківського університету Повітряних Сил, який закінчив вищий навчальний заклад в 2010 році.

Оцінив на добре рівень підготовки лейтенанта Максима Трухана начальник відділу авіації Повітряного командування "Південь" полковник Анатолій Кривоножко, який брав безпосередню участь у польотах. Під час попереднього розбору польотів він привітав льотчика з вступом у ряди льотчиків-винищувачів та від імені начальника авіації повітряного командування за якісне виконання польотного завдання оголосив подяку.

Проведені льотні зміни також стали завершальним етапом підготовки до заступу на бойове чергування. Було підготовлено додатково льотчика після довгих перерв до несення бойового чергування вдень та вночі в простих та складних метеоумовах, здійснено обліт радіотехнічних засобів аеродрому.

Командир бригади полковник Олексій Марченко оцінив внесок кожного військовослужбовця у досягнутий результат. У кращу сторону відзначено льотчиків підполковника Юрія Чоловського, старшого лейтенанта Анатолія Ніколайчука, лейтенанта Максима Трухана, керівників польотами підполковника Віталія Пономаренка та майора Віталія Подобєдова, інженера майора Григорія Вовчемиса, авіаційних техніків капітанів Павла Рижкова, Олександра Лисих, Сергія Русакова.

Олексій Служавий.
Спеціально
для "Крила України".

Путівка в небо для "кожедубівців"

У курсантів-випускників льотного факультету Харківського університету Повітряних Сил ім. Івана Кожедуба розпочалася крайня у навчальному закладі льотна практика. Наступні майже півроку своєї служби вони проведуть на військовому аеродромі 203-ої навчальної авіаційної бригади, що у Чугуєві.



Практичне опанування складної професії військового льотчика та штурмана триватиме до кінця літа поточного року. За цей період понад три десятки хлопців та одна дівчина, як кажуть в авіації, стануть на крило. На даний час у кожного з курсантів є необхідний мінімум нальоту на більш простих літальних апаратах – таких, як спортивний літак Як-52 та вертоліт Мі-2.

Слід зазначити, що минулого місяця випускники успішно склали екзаменаційну сесію за IV-й курс. Найкращих результатів у теоретичному навчанні досягли курсанти Антон Генов, Олег Печененко та Ігор Коць. А сержанти Володимир Кіляр та Денис Кирилюк були нагороджені грамотами.

Позаду у четвертокурсників залишилися лекції та семінари на зимових квартирах видового вузу, прискіпливий медичний огляд та два тижні наземної практики. Попереду ж у "кожедубівців" – дуже цікавий період польотів на військових літаках таких типів, як Л-39 "Альбатрос" та Ан-26Ш, а також на вертольоті Мі-8МТ. Невдовзі вони виконають по два обов'язкових стрибки з парашутом.

Протягом льотної практики підкорювачі неба навчаться виконувати такі завдання, як політ на полігон, застосування зброї по наземних цілях (фотобомбометання та фотострільба). А ближче до фіналу навчання вони "виходитимуть" у пілотажну зону, де відпрацьовуватимуть звалювання, бойовий розворот, віражі (один із креном 60˚, один – обмежений за тягою), горизонтальні бочки, а також спеціальні комплекси: "пікірування – гірка", "пікірування – петля – бойовий розворот", "переворот – петля – напівпетля" тощо.

Після завершення льотної практики там же, у Чугуєві, четвертокурсники складуть свій головний держіспит – з льотної підготовки.

Першими до польотів на військовому аеродромі були допущені 6 курсантів, які у майбутньому служитимуть у винищувальній та бомбардувальній авіації. Вони пройшли вже всі етапи підготовки до польотів і вже активно збільшують особистий наліт на Л-39.

Аби привітати нове покоління льотчиків та інструкторів із початком практики на аеродром завітали тимчасово виконуючий обов'язки начальника ХУПС військовий льотчик І класу генерал-майор Олексій Котов та представники керівництва льотного факультету.

– Знаю по собі, які відчуття зараз переповнюють вас і як хочеться якомога скоріше піднятися у синю височінь. Запам'ятайте цей день на все життя і перекажіть свої емоції курсантам молодших курсів. Що ж до рівня інструкторського складу бригади, то курсантів навчатимуть найкращі фахівці своєї справи – гордість військової авіації. Бажаю всім присутнім тільки відмінних результатів по службі, – по-батьківськи сказав генерал.

До слів ТВО начальника університету приєдналися й тимчасорво виконуючий обов'язки командира бригади полковник В'ячеслав Глазунов та ветеран авіаційної частини, заступник начальника льотного факультету підполковник Олександр Бовт.

У перший же день льотної практики офіцери 2-ої авіаційної ескадрильї, командиром якої є підполковник Ігор Новіков, виконали польоти з курсантами в зону на простий пілотаж на середній висоті, бойовий розворот, віражі та пілотування літака Л-39 по колу.

Зовсім скоро до курсантів-льотчиків та штурманів приєднаються ще 16 вертолітників, серед яких є й представниця чарівної статі – курсант Юлія Нестеренко. Ця дівчина вчиться керувати вертольотами Мі-2, Мі-8 та Мі-24. За її плечима вже 10 стрибків із парашутом, дві льотних практики, участь у військових парадах та тільки відмінні оцінки за всі чотири курси.

Планується, що протягом весни-літа 2011 року майбутні офіцери-льотчики збільшать свій загальний наліт на 60 годин, а їхні товариші з групи штурманів – на 50 годин.

Дмитро Горбунов.
м. Харків.
Фото автора.

ВІЙСЬКОВА МЕДИЦИНА

Рівень медичного обслуговування покращиться

На днях на базі Військово-медичного клінічного центру Центрального регіону пройшли збори керівного складу військових лікувальних закладів регіону за підсумками роботи у 2010 році та за перший квартал цього року.



У конференц-залі під головуванням начальника ВМКЦ ЦР полковника м/с Сергія Петрука зібралися керівники, їх заступники, начальники медичних відділень військових лікувальних закладів Хмельницького, Старокостянтинова, Білої Церкви, Новоград-Волинського та Житомира.

У зборах взяли участь командувач ПС ЗС України генерал-лейтенант Сергій Онищенко, головний хірург МО України полковник м/с Анатолій Шудрак, головний анестезіолог МО України Володимир Мельник,заступник командувача з авіації ПС – начальник авіації генерал-лейтенант Василь Нікіфоров та проректор з наукової роботи Вінницького національного медичного університету ім.М.І.Пирогова Вікторія Петрушенко.

Варто зазначити, що на медичному забезпеченні військових лікарів Центрального регіону знаходиться понад 200 військових частин, які дислокуються на території шести областей України, з них близько 20 входять до складу Об'єднаних сил швидкого реагування. У медичних закладах регіону проходять відновлювальне лікування десятки тисяч військовослужбовців, пенсіонерів МО України та членів їх сімей, працівників ЗС, пересічних громадян.

Закінчення на 4 стор.

ОГОЛОШЕННЯ!

Військовою прокуратурою Центрального регіону України оголошується конкурс на заміщення вакантної посади головного спеціаліста державної служби – консультанта (з питань захисту державної таємниці). Посадовий оклад 1417 грн. Вимоги до кандидатів: вища освіта, стаж роботи за фахом.

Заявки для участі в конкурсі приймаються за адресою:

м. Київ, вул. Командарма Каменєва, 8, каб. № 18 протягом одного місяця з дня оголошення конкурсу.

Довідки за телефоном: (044) 285-67-68.

"Земельно-Універсальна біржа" пропонує

Товарна біржа "Земельно-Універсальна біржа" за дорученням дочірнього підприємства ДК "Укрспецекспорт" Державного госпрозрахункового зовнішньоторговельного підприємства "Спецтехноекспорт" проводить аукціон з продажу наступного майна:

№ Лота	№ п/п	Найменування майна	Загальна кількість	Загальна стартова ціна лота з ПДВ в грн.
1.	1.	30 мм АУ-219 з ЗІП № 6056П (1 категорії, 1985 р.в.), № 6057П (1 категорії, 1984 р.в.)	2	258 862,26
Всього				258 862,26

Аукціон відбудеться 20 квітня 2011 року об 11.00 годині за адресою: м.Київ, вул.Артема, 1-5, оф. 501.

Заявки приймаються до 19 квітня 2011 року за адресою: м.Київ, вул.Артема,1-5, оф.509, довідки за тел. (044) 272-34-99.

У ЗАЛІ ЗАСІДАНЬ

Як ми уже повідомляли, відповідно до Плану міжнародного військового співробітництва на 2011 рік в Україні, 12 квітня у Києві, на базі Національного університету оборони України, відбулося засідання Координаційного комітету з питань протиповітряної оборони при Раді міністрів оборони держав-учасниць Співдружності Незалежних Держав.



Об'єднані зусилля на захисті повітряних кордонів

У засіданні, яке проходило під головуванням Головнокомандувача Військово-повітряних сил Збройних сил Російської Федерації – Голови Координаційного комітету з питань протиповітряної оборони при Раді міністрів оборони держав-учасниць СНД генерал-полковника Олександра Зеліна, брали участь головнокомандувачі та командувачі військово-повітряних сил і військ протиповітряної оборони збройних сил із семи країн СНД.

Українську військову делегацію, яка брала участь у засіданні в ролі спостерігача, очолював Командувач Повітряних Сил Збройних Сил України генерал-лейтенант Сергій Онищенко.

В ході засідання були підведені підсумки діяльності Координаційного комітету з питань протиповітряної оборони при Раді міністрів оборони країн-учасниць СНД за перший квартал 2011 року, обговорювалися питання стану та перспектив подальшого розвитку об'єднаної системи протиповітряної оборони СНД, багатостороннього та двостороннього розвитку військового та військово-технічного співробітництва.

Також учасники засідання розглянули план проведення спільних заходів оперативної і бойової підготовки на 2011-2012 роки, питання удосконалення нормативно-правової бази застосування чергових сил з протиповітряної оборони держав СНД тощо.

В рамках засідання Координаційного комітету з питань протиповітряної оборони при Раді міністрів оборони країн-учасниць СНД на базі військових частин Повітряних Сил ЗС України, що дислокуються у Василькові на Київщині, 13-14 квітня відбувся навчально-методичний збір.

Головнокомандувачі та командувачі ВПС і ВППО ЗС країн СНД ознайомилися з особливостями організації і несення бойового чергування з протиповітряної оборони в бригаді тактичної авіації Повітряного командування "Центр". Зокрема, вони оглянули чергову ланку літаків, ознайомилися з командно-диспетчерським пунктом керівництва польотами, обладнаного вітчизняними автоматизованими системами управління авіації і протиповітряної оборони.

Також учасники збору ознайомилися з можливостями вітчизняного авіаційного тренажера літака МіГ-29 (КТС-21У), основними бойовими характеристиками модернізованих на державних авіапідприємствах України літаків МіГ-29М, Су-25М, Л-39М1.

В розташуванні 96-ї Київської зенітної ракетної бригади учасники збору ознайомилися з методикою підготовки бойових розрахунків пунктів управління авіації, частин зенітних ракетних і радіотехнічних військ, військових частин РЕБ та пунктів наведення авіації.

Також присутні головнокомандувачі та командувачі ознайомилися з перспективними зразками авіаційної техніки та можливостями Державного підприємства "Антонов".

Детальніше читайте в наступному номері газети.

Віктор Гедз. "Крила України".

ОФІЦІЙНО

Тарифи на житлово-комунальні послуги переглянуть

Для уряду залишається актуальною проблема співвідношення доходів громадян з тарифами та цінами. Про це під час засідання уряду 13 квітня сказав прем'єр-міністр Микола Азаров.



– Ви добре знаєте, що це вкрай складне завдання – не допустити зниження рівня життя людей, їхньої купівельної спроможності в умовах, коли світові ціни на нафту та продовольство б'ють рекорди. Життя підтвердило, що уряд провів абсолютно правильне рішення про призначення житлово-комунальних субсидій сім'ям, для яких плата за послуги ЖКГ перевищує 10-15% від сукупного доходу. Це рішення повністю захистило матеріально вразливі сім'ї. В державному бюджеті є необхідні кошти, щоб і надалі захищати сімейні бюджети, – підкреслив він.

Прем'єр-міністр вимагає від профільних міністерств та відомств вже найближчим часом завершити роботу з аналізу обґрунтованості підвищення тарифів на послуги ЖКГ. Наступного тижня такий аналіз має надати Державна фінансова інспекція. Також вона має подати пропозиції про заходи реагування у випадках, коли порушений принцип економічної обґрунтованості призначення тарифів. За словами прем'єр-міністра, за одні й ті ж послуги ЖКГ люди платять різні суми, і необхідно виключити можливість такої ситуації, коли громадяни оплачують "безгосподарність і неіснуючі послуги".

Восени має запрацювати єдиний державний інформаційний центр моніторингу та реєстрації тарифів та цін в економіці. За словами керівника уряду, це сприятиме оперативному моніторингу цін та тарифів на послуги ЖКГ.

Сергій Клименко. "Крила України".

СПІВПРАЦЯ

Безпека – передусім!

Україну з робочим візитом відвідала делегація Командування Військово-повітряних сил Збройних сил США та Військово-повітряних сил Національної гвардії штату Каліфорнія під керівництвом старшого групи авіаційного крила полковника Луїса Даннера. Візит тривав з 11 по 15 квітня на базі військової транспортної авіаційної бригади, яка дислокується поблизу Вінниці.



Українську делегацію очолив начальник відділу безпеки польотів – старший інспектор-льотчик Командування Повітряних Сил ЗС України полковник Сергій Жидков. В ході чотириденного візиту українські й американські військові обмінялися досвідом з питань програм та процедур забезпечення безпеки польотів та запобігання авіаційних подій.

Із закордонними колегами українці провели брифінг на тему "Стан безпеки польотів авіації Повітряних Сил ЗС України", де коротко представили організацію служби безпеки польотів, її завдання та ефективність. Американці, в свою чергу, розповіли про програми безпеки польотів ВПС США. Зокрема йшлося про систему уникнення зіткнення літальних апаратів у повітрі, ризики зіткнення з птахами, системи доповідей щодо безпеки польотів та особливості звітування.

– Подібні зустрічі є чудовою нагодою для авіації Повітряних Сил України отримати корисну інформацію, я б навіть сказав поглянути зі сторони на стан безпеки польотів, що є у нас, – говорить полковник Сергій Жидков. – Особливо це стосується практичних аспектів діяльності наших американських колег, і ми дуже цінуємо таку можливість. Отриманий досвід обов'язково буде проаналізовано і враховано при вдосконаленні системи забезпечення безпеки польотів та опрацьовано в керівних документах.

По закінченню робочого візиту американським гостям розповіли про історію та сучасність військово-транспортної авіаційної бригади, на базі якої проходила зустріч, її можливості з авіатранспортних перевезень, виконання санітарних та пошуково-рятувальних завдань, а також можливості літака аеромедичної евакуації Ан-26 "Віта".

Олександр Олехнович. "Крила України".

ТРАДИЦІЇ



50 років із дня підкорення людиною космосу відзначили у Вінниці

У Вінниці, в Командуванні Повітряних Сил Збройних Сил України, відбулась конференція з нагоди відзначення 50-ї річниці першого польоту людини в космос.

У заході взяли участь Вінницька рада ветеранів космодрому Байконур, серед яких – учасник першого пуску людини в космос полковник у відставці Лисов, представники Командування ПС ЗС України, курсанти Харківського університету ПС ім. І.Кожедуба, які проходять стажування на території Командування, офіцери частин Вінницького гарнізону та школярі підшефної ЗОШ №30. Загалом на заході були присутні більше півтори сотні учасників.

Урочиста частина розпочалась із хвилини мовчання. Після вшанування пам'яті загиблих льотчиків і космонавтів заступник начальника управління виховної роботи полковник Сергій Дзюба вручив від імені Командування вітальні грамоти та передані союзом космонавтів СНД ювілейні медалі, присвячені 50-річчю першого польоту людини в космос.

Після урочистостей ветерани поспілкувалися з молоддю.



Розповіли про становлення радянської космонавтики, згадали роки служби на космодромі та обговорили сьогоднішній стан космічної галузі України.

Завершився захід екскурсією до Військово-історичного музею Повітряних Сил та фотографуванням на згадку біля пілотованої капсули космічного корабля "Союз".

Олександр Олехнович. "Крила України". Фото автора.

СПІВПРАЦЯ

“Відкрите небо” над Україною

Минулого тижня Україну відвідала спільна інспекційна група за Договором “Відкрите небо”. До складу місії, яку очолив капітан ЗС Туреччини Мустафа Айдин Табак, увійшли 12 військових інспекторів з Туреччини та 4 боснійські інспектори під керівництвом майора Ерміна Авдовіча. Групу супроводження з української сторони під час повітряної інспекції очолював начальник відділу реалізації Договору “Відкрите небо” Управління верифікації Генерального штабу Збройних Сил України полковник Юрій Андрієнко.





Маршрут спостережного польоту, який виконувався на літаку ВПС Турції CASA CN-235, пролягав з північної частини до західного регіону України і у зворотному напрямку. Інспектори спільної групи пролетіли над Вінницею, Хмельницьким, Чернівцями, Івано-Франківськом, Львовом та Житомиром.

– Відправною точкою для військових спостерігачів став військовий майданчик міжнародного аеропорту “Бориспіль”, – розповів полковник Юрій Андрієнко. – Пролітаючи над містами, турецькі інспектори здійснили аерофотозйомку військових об’єктів, що становлять інтерес за Договором “Відкрите небо”.

Матеріали, отримані в спостережному польоті, будуть оброблені на турецькій авіабазі Есхіšехір під контролем українського інспектора з відділу реалізації Договору підполковника Юрія Гончара. За словами полковника Юрія Андрієнка, місія стала першою реалізованою пасивною квотою України в поточному році і першою за час існування Договору для спостерігачів Боснії і Герцеговини. Загалом до кінця поточного року заплановано використати по 12 активних та пасивних квот, визначених на щорічному зібранні представників держав-учасниць Договору “Відкрите небо” у Відні.

Україна планує виконати всі міжнародні зобов’язання, зокрема забезпечити на правах оренди літака спостережні польоти польської та словацької інспекційних груп. При цьому начальник української групи спостереження зазначив, що в штабі Командування Повітряних Сил підготовлено технічні домовленості щодо оренди українського літака Ан-30 Чехією, Іспанією та Францією.

У звітному форматі інспекційні групи Турецької Республіки та Боснії і Герцеговини, врученому по закінченню місії, вже традиційно високо відзначили професіоналізм українських верифікаторів.

Довідка. 24 березня 1992 року 25 європейських країн, в тому числі і Україна, підписали Договір з відкритого неба (далі – ДВН або Договір).

На цей час з урахуванням того, що до Договору приєдналася низка країн, кількість держав-учасниць складає 34: Бельгія, Білорусь, Болгарія, Боснія та Герцеговина, Великобританія, Греція, Грузія, Данія, Естонія, Ісландія, Іспанія, Італія, Канада, Латвія, Литва, Люксембург, Нідерланди, Німеччина, Норвегія, Польща, Португалія, Росія, Румунія, Словаччина, Словенія, США, Туреччина, Угорщина, Україна, Фінляндія, Франція, Хорватія, Чехія, Швеція.

В порівнянні з іншими договорами в галузі контролю над озброєннями, ДВН охоплює найбільшу територію – від Ванкувера (Канада) на схід через всю Північну півкулю до Владивостока (Росія).

В Україні Договір ратифікований Верховною Радою України 2 березня 2000 року. З 1 січня 2002 року ДВН набрав чинності.

Метою Договору є застосування режиму відкритого неба “для розвитку відкритості та транспарентності, сприяння спостереженню за виконанням діючих або наступних угод у галузі контролю над озброєннями і для розширення можливостей щодо запобігання криз та кризових ситуацій…”.

ДВН виконує додаткові верифікаційні функції щодо угод, розроблених у рамках ОБСЄ. Крім того, у майбутньому передбачається можливість розповсюдження режиму “відкритого неба” на нові галузі, наприклад, моніторинг та захист навколишнього середовища.

Згідно з міжнародними зобов’язаннями, всі місії приймаються без права відмови.

Ігор Артюх.
Фото автора.

ВІЙСЬКОВА МЕДИЦИНА

Рівень медичного обслуговування покращиться

Закінчення. Початок на 2 стор.

– Це захід, на якому ми підводимо підсумки не для того, щоб продемонструвати, що є гірші чи кращі, – зазначає полковник м/с Сергій Петрук, – а для того, щоб ділитися один з одним досягненнями, визначати шляхи вирішення проблемних питань. В кожному лікувальному медичному закладі впроваджуються нові методики діагностики та лікування, які успішно застосовуються у наданні необхідної допомоги. Це ставить військового лікаря, заклад на ще один вищий щабель у лікувально-діагностичному процесі. Велика кількість пролікованих військових та членів їх сімей, пенсіонерів МО, збільшення звернень цивільних громадян свідчить про високий рівень, професіоналізм медиків у формі. Такі зібрання завжди є доброю школою для обміну досвідом та пошуку нових шляхів розвитку.

Підтвердження цих слів можна було почути вже безпосередньо під час виступів. Так, заступники начальника ВМКЦ ЦР підполковник м/с Ігор Мельник довів присутнім результати проведеної лікувально-діагностичної роботи за минулий рік, підполковник м/с Олександр Омельчук зупинився на питаннях медичного постачання. Про досягнення та новітні технології, зокрема про шляхи розвитку та перспективи лапороскопії, можна було почути під час виступу провідного хірурга Центрального регіону полковника м/с Андрія Верби. Про роботу, яку провели фахівці терапевтичної служби регіону, докладно розповів полковник м/с Віктор Сивак. Не обійшли стороною доповідачі і проблемні питання, які виникали під час виконання службових обов’язків.

Виступаючи перед військовими медиками, генерал-лейтенант Сергій Онищенко подякував їм за проведену роботу, за медичний супровід особового складу ПС ЗС України. Кращим із кращих вручив відзнаки та грамоти.

Військово-медичний клінічний центр Центрального регіону є головним та єдиним закладом у ЗС України, де проводять стаціонарно лікарсько-льотну експертизу, медичну реабілітацію та відновлювальне лікування льотного складу. В управлінні авіаційної та космічної медицини Центру здійснюють спеціальні дослідження та тренування, психофізіологічну підготовку льотно-підйомного складу, парашутистів, керівників польотів та курсантів, інших міністерств і відомств.

Учасники зборів взяли участь у відкритті нової операційної зали та палати інтенсивної терапії клініки, де їм було продемонстровано, якою має бути сучасна операційна зала.

– Відкриття операційної зали, – розповідає провідний хірург Центрального регіону полковник м/с Андрій Верба, – зумовлене зростанням кількості хірургічних хворих. Постала гостра необхідність у ній. В трьох операційних залах в тиждень проводиться 55-60 хірургічних втручань: у день 10-12 під загальним наркозом, 5-7 – під місцевим. Для прикладу, в 2009 році проліковано близько 3700 хірургічних хворих, а вже у минулому році – понад 4300. На 14,2% збільшилась кількість пролікованих солдат строкової служби, на 15,2% – пенсіонерів МО України, на 11% – офіцерів та військовослужбовців військової служби за контрактом.

Завдяки професійному підходу лікарів до своєї справи захворюваність особового складу Центрального регіону за останні роки не має тенденції до збільшення і за основними нозологічними формами нижча за загальнодержавну.

Руслан Лінник.
“Крила України”.
Фото автора.

ПЕРЕВЕДЕННЯ ТЕХНІКИ

Всю техніку перевірить комполку



У підрозділах зенітного ракетного полку Повітряного командування “Центр”, які дислокуються у Донецькій та Луганській областях, тривають заходи щодо переведення озброєння та військової техніки на режим весняно-літньої експлуатації. Планується, що до кінця квітня військовослужбовці частини обслужать понад 190 одиниць автомобілів та близько 40 гусеничних бойових машин.

За ходом роботи на техніці особисто стежить командир частини полковник Олег Василенко.

– Цього року технічній готовності озброєння приділяється особлива увага, адже 2011-й визначений роком технічної готовності військ. Тому основні завдання, які стоять перед особовим складом на цей період, – більш ретельне ставлення до штатних машин та підготовка сховищ і приміщень, де зберігається техніка, – зазначив він.

Виходячи з того, що дивізіони несуть цілодобову службу у двох областях на великій відстані від штабу полку, полковник Олег Василенко прийняв рішення: по черзі перевіряти хід справ у всіх парках.

За першими підсумками роботи з технікою вже визначено кращі підрозділи ЗРП.

Так, серед дивізіонів на сьогодні лідирує колектив, яким командує підполковник Микола Маламен, а серед окремих рот (батарей) – підлеглі капітана Григорія Іванова.

Дмитро Горбунов.
м. Донецьк.
Фото автора.

БОЙОВА ПІДГОТОВКА

Фахову майстерність підтвердили

У з’єднаннях та частинах протиповітряної оборони Повітряних Сил Збройних Сил України пройшли тактичні навчання з бойовими обслугами радіотехнічних та зенітних ракетних підрозділів під керівництвом командирів радіотехнічних з’єднань і зенітних ракетних полків.

Зокрема, особовий склад підрозділів радіотехнічного з’єднання, яке дислокується на Слобожанщині, виконав комплекс заходів бойової готовності та ведення радіолокаційної розвідки. У ході навчань військовослужбовці також відпрацювали практичні дії щодо видачі розвідувальної та бойової інформації в складних умовах обстановки.

Окрім цього, керівний склад зенітного ракетного полку, який дислокується на Львівщині, у ході тактичних навчань відпрацював завдання щодо управління бойовими діями зенітних ракетних батарей зенітних ракетних комплексів дальньої дії при виконанні завдань із прикриття важливих державних об’єктів та угруповань військ.

За словами командира зенітного ракетного полку Повітряного командування “Захід” Повітряних Сил Збройних Сил України полковника Володимира Стороженка, під час тактичних навчань військовослужбовці зенітного ракетного дивізіону ЗРК “С-200” підтвердили високий фаховий рівень та злагодженість дій під час роботи по реальних повітряних цілях, які імітували порушників повітряного кордону України.

– Я задоволений діями підлеглих, особливо молодшими офіцерами стартових батарей зенітного ракетного дивізіону. За попередніми підсумками, у кращу сторону відмічаю командира взводу стартової батареї зенітного ракетного дивізіону старшого лейтенанта Сергія Ходаницького та начальника обслуги технічної батареї зрдн старшого лейтенанта Павла Голенка, – підкреслив командир зенітного ракетного полку полковник Володимир Стороженко.

Григорій Філь.

ДО ПРОБЛЕМ ЕКОЛОГІЇ

Коли скрута мине, рятувати природу буде пізно...

Напередодні Дня довкілля, до якого в Україні ось уже декілька років поспіль стало модним озеленювати громадські місця й прибирати сквери, парки й меморіали, ми вирішили поцікавитися екологічною обстановкою в нашій країні. Адже після Чорнобильської трагедії вона не така вже й нормальна... Тож, хто у масштабах Повітряних Сил може компетентно розповісти про це? Звичайно ж, еколог! А ці обов'язки у Командуванні Повітряних Сил покладені на офіцера служби радіаційного, хімічного і біологічного захисту та екологічної безпеки відділу оперативного (бойового) забезпечення військ штабу Командування Повітряних Сил майора Сергія Савченка.



– Скажіть, будь ласка, що проводиться у Повітряних Силах до Дня довкілля?

– Відповідно до Указу Президента України від шостого серпня 1998 року № 855/98 День довкілля відзначається щороку у третю суботу квітня. Треба сказати, що у календарі еколога є й ще декілька дат: Всесвітній день охорони навколишнього середовища, який відзначається 5 червня, та День захисту природного середовища (2 та 4 субота щомісяця). Але все ж головним для нас є День довкілля. Саме у квітневі дні у військах відбувається найбільше заходів, пов'язаних із турботою про навколишнє середовище. Так, наприклад, за результатами проведення комплексу заходів Дня довкілля минулого року, у Повітряних Силах було посаджено 3075 дерев, прибрано 735,4 гектара територій, вивезено 460,3 тонни сміття та 21,62 тонни металобрухту. Загалом у заходах було задіяно 13247 військовослужбовців та 127 одиниць військової техніки.

В 2011 році, відповідно до вимог розпорядження Кабінету Міністрів України від 31.03.10 № 777-р, День довкілля проводиться в рамках всеукраїнської акції "За чисте довкілля". В ході акції планується привести в належний естетичний та санітарний стан території військових містечок, упорядкувати закріплені зелені зони, парки, сквери, упорядкувати братські могили, кладовища, меморіальних комплексів та місця почесних поховань. Крім того, буде забезпечено проведення благоустрою військових містечок, озеленення, очищення пунктів миття техніки, очищення від нафтохімічного забруднення пунктів заправки, складів ПММ, організовано збір металобрухту, відправлення акумуляторних батарей та люмінесцентних ламп, ремонт систем збирання та утилізації побутових відходів, каналізаційних стоків, очищення берегової смуги і лісових насаджень від сміття.

– А чи є у нас, так би мовити, на балансі проблемні з точки зору екології об'єкти чи містечка? Якщо так, то як вирішуються питання щодо їх безпечності?

– На виконання доручень Кабінету Міністрів України Командуванням Повітряних Сил ЗС України протягом 2006-2008 року вживалися заходи щодо приведення в екологічно безпечний стан могильника радіоактивних відходів (об'єкт "М", що знаходиться в смт. Багерове, Автономна Республіка Крим). На жаль, продовжити роботи у 2009-2010 роках не вдалося через відсутність фінансування.

У 2011 році фінансування робіт з будівництва зони фізичного захисту об'єкта "М" відновлено. На підставі вищезазначеного, Командуванням Повітряних Сил ЗС України планується завершити будівництво та розпочати заходи із передачі об'єкта до сфери управління Міністерства України з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи.

– Сьогодні, мабуть, немає такої галузі життєдіяльності, у якій би не існувало проблем. Які болючі місця у військових екологів?

– Так, звичайно, проблемних питань вистачає. І перша з них – це обмеженість фінансування заходів із отримання дозволів на діяльність військових частин, пов'язаних із забрудненням навколишнього природного середовища. Йдеться, зокрема, про дозволи на спеціальне водокористування, гранично допустимі викиди, а також дозволи та ліміти на розміщення відходів.

Значною є і проблема зношеності устаткування наявних очисних споруд. Основними джерелами забруднення атмосферного повітря є наслідки експлуатації котелень. Більшість котелень працює на твердому та рідкому паливі й потребує обладнання установками "Циклон".

Втім, основною причиною більшості проблем є незадовільне фінансування бюджетних програм, які спрямовані на забезпечення безпечного функціонування об'єктів потенційних джерел забруднення довкілля.

Згідно з наданими військовими частинами заявками на адресу КЕЧ (КЕВ) районів, потреба в коштах на діяльність військових частин Повітряних Сил Збройних Сил України, пов'язану із забрудненням навколишнього природного середовища, складає близько 14,5 млн. грн. Та чи реально сьогодні отримати такі призначення – ось у чому питання.

– У спадок від Радянської армії Україна отримала потужне угруповання військ та величезну кількість озброєнь та боєприпасів, на той час – здебільшого найсучасніших зразків. А як щодо негативної спадщини? Я маю на увазі забруднені території полігонів та військових містечок.

– Дійсно, від часів СРСР залишилася така проблема, як наявність нафтохімічного забруднення ґрунтів та ґрунтових вод територій військових частин. Найбільш складна екологічна обстановка залишається у гарнізонах Васильків, Прилуки, Миколаїв та Умань.

Командування Повітряних Сил ЗС України розуміє всю важливість проблемної ситуації, пов'язаної із забрудненням нафтопродуктами військових об'єктів та прилеглих до них територій, і вважає її вирішення одним із першочергових завдань. Так, Командуванням ПС ЗС України з метою приведення зазначених територій до екологічно-безпечного стану у 2008 році укладено угоди на проведення природовідновлювальних робіт із очистки ґрунтів та ґрунтових вод від нафтохімічного забруднення на аеродромах Прилуки, Васильків та Кульбакіне. Проте у зв'язку із відсутністю фінансування у 2009-2010 роках продовжити їх реалізацію було неможливо. На жаль, подібна ситуація з фінансуванням повторюється і у 2011 році.

Взагалі, питання, пов'язане з проблемою охорони природного середовища, носить яскраво виражений глобальний характер та потребує об'єднаних зусиль всього особового складу Повітряних Сил Збройних Сил України. Стан екологічної безпеки викликає занепокоєння як в державі, так і в Повітряних Силах. Кожен командир (начальник) Повітряних Сил, як громадянин держави, повинен у своїй діяльності докладати максимум зусиль для збереження природних багатств України.

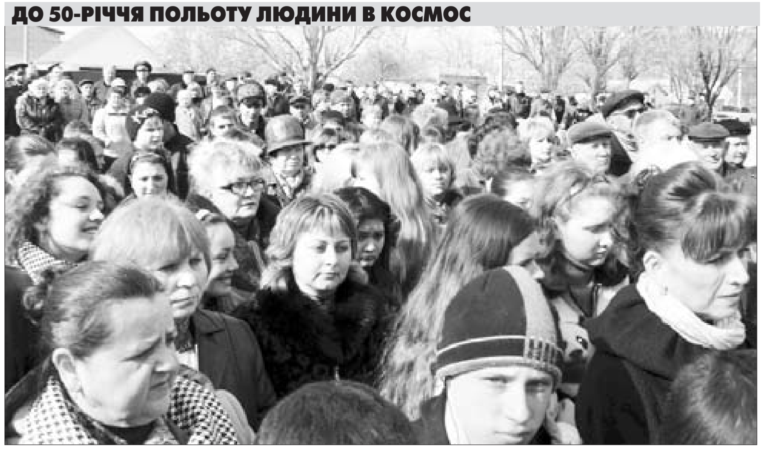
Важливість питання також полягає у необхідності вжиття дієвих заходів щодо усунення порушень із питань дотримання норм природоохоронного законодавства України, які мали місце за результатами перевірок органів військової прокуратури та Міністерства охорони навколишнього природного середовища. Потрібно розуміти, що про охорону навколишнього природного середовища потрібно дбати не лише в ті дні, коли проводять екологічні заходи в державі, а щодня.

У Збройних Силах України на екологічні проблеми звертається багато уваги. Але їх важливість повинна розуміти кожна людина, треба змінити психологію споживацького ставлення до природи. Принцип "на наш вік вистачить" не працює. Бо що далі? Що ми залишимо нашим нащадкам? Тому, незважаючи на скруту, вирішувати екологічні питання потрібно терміново. Адже, коли скрута мине, рятувати природу буде пізно. Про екологію потрібно дбати вже сьогодні.

Олексій Тригуб.
"Крила України".
Фото автора.

ДО 50-РІЧЧЯ ПОЛЬОТУ ЛЮДИНИ В КОСМОС

У Криму відкрито пам'ятник на честь авіаторів – випробувачів авіаційної і космічної техніки



11 квітня у Криму, у Державному науково-випробувальному центрі ЗС України, під загальним керівництвом директора ДНВЦ генерал-майора запасу Юрія Тішкова пройшли заходи, присвячені 50-ій річниці першого польоту людини в космос.

10 квітня у смт. Кіровське місцева громада, ветерани, діючі військовослужбовці та гості урочисто відкрили Пам'ятник на честь авіаторів, які загинули під час випробувань авіаційної і космічної техніки. На свято з'їхались гості майже зі всього Радянського Союзу, адже льотно-випробувальний центр був справжньою кузнею космонавтів. Тут готувалися відомі льотчики-випробувачі, космонавти Радянського Союзу Юрій Гагарін, Герман Тітов, Георгій Береговий, Володимир Комаров, Валентина Терешкова.

В Льотно-випробувальному центрі втілювалися в життя ідеї видатного конструктора Сергія Корольова. Готувалися до польотів екіпажі пілотованих космічних кораблів, випробовувалась апаратура міжпланетних станцій "Марс", "Луна", "Венера", ракетно-космічних систем "Зонд" для дальніх міжпланетних польотів.

Україна міцно зв'язала Землю з космосом і дала світові двічі Героя Радянського Союзу Георгія Берегового (Єнакієве), 90-річчя якого відмічається 15 квітня, Олександра Волкова (Горловка), Леоніда Попова (Александрія) й інших космонавтів. Але за роки своєї майже 80-літньої історії ЛВЦ втратив 17 випробувачів.

У створенні пам'ятника взяла участь вся громада. Кошти ветеранів, на які його збудували, передавали з найвіддаленіших куточків братніх країн. В увіковічення пам'яті героїв-авіаторів свій внесок зробили також діючі військовослужбовці, представники заводу ім. Антонова, місцева влада, політичні партії.

Відкрити пам'ятник було доручено заслуженому льотчику-випробувачу, Герою України Юрію Тішкову, голові Кіровської районної державної адміністрації Олегу Гордєєву, ініціатору пам'ятника, голові комітету ветеранів військової служби Кіровської районної організації ветеранів Анатолію Радкевичу.



Директор ДНВЦ Юрій Тішков зазначив:

– Внесок наших авіаторів – випробувачів авіаційної і космічної техніки, в освоєння космосу неоцінений, а пам'ять про них назавжди в наших серцях.

Славні традиції Корольова та Гагаріна продовжують випробувачі, науковці, особовий склад Державного науково-випробувального центру ЗС України, який і сьогодні за кількістю і якістю наукових розробок, сміливих технічних рішень, світових рекордів залишається одним з передових на усьому пострадянському просторі. Тут проводяться унікальні випробування озброєння і військової техніки. Це єдина організація в Україні, яка дає путівку в життя авіаційній техніці та озброєнню, це школа вищого пілотажу, центр наукових досліджень, льотних випробувань і підготовки льотчиків-випробувачів.

З теплими привітаннями виступили голова Кіровської районної ради Михайло Іванов, селищний голова Олександр Євсеєв, заслужений льотчик-випробувач Росії Михайло Торохов і один із кращих пілотів України, льотчик-випробувач, командир легендарної пілотажної групи "Українські соколи" Віктор Россошанський.

А у Палаці культури "Дружба" організатори представили присутнім програму "Дорога в небо". Її героями стали військовослужбовці льотно-випробувального центру, що у Криму довгий час був базою випробування новітніх космічних технологій. Глядачам продемонстрували міні-фільм "Наш Гагарін", документальні зйомки з життя відомих космонавтів, з життя випробувального центру, прозвучали пісні і вірші у виконанні творчих колективів. А ветерани космосу та льотчики-випробувачі розповіли про внесок Центру в освоєння космосу.

Варто додати, що в СРСР було лише 425 "Заслужених льотчиків-випробувачів". З них 21 льотчик-випробувач проходив службу в стінах льотно-випробувального центру в Криму.

Довідка: 11-12 квітня у закладах культури, музеях, школах м.Феодосії, смт. Приморський та смт. Кіровське пройшли виставки, екскурсії, кінопокази, відкриті уроки, тематичні програми. На території ДНВЦ відбулося урочисте шикування та парадне проходження особового складу, День відкритих дверей з відвідуванням Музею бойової слави та показом експонатів.

Руслан Семенюк.
Регіональний медіа-центр МО України.
АР Крим.
Фото Руслана Семенюка.

КОНФЕРЕНЦІЇ



“Новітні технології для захисту повітряного простору”

Саме під такою назвою у Харківському університеті Повітряних Сил імені Івана Кожедуба відбулась днями сьома наукова конференція. Винесенні на розгляд питання зібрали у стінах навчального закладу провідних науковців, представників структурних підрозділів Міністерства оборони, Генерального штабу Збройних Сил України, Командування Повітряних Сил Збройних Сил, науково-дослідних установ Збройних Сил України ВНЗ та підприємств промисловості.



Про результати роботи конференції розповів начальник Харківського університету Повітряних Сил, заслужений діяч науки і техніки України, доктор військових наук, професор Віктор Ткаченко.

– Конференція “Новітні технології для захисту повітряного простору” – це перш за все обмін науковою інформацією з питань розвитку, застосування та забезпечення Повітряних Сил Збройних Сил України, удосконалення їх системи управління, розвитку та бойового застосування озброєння і військової техніки в інтересах захисту повітряного простору держави.

Під час проведення заходу ми обговорюємо напрямки першочергових наукових досліджень за більш актуальними на цей час для Повітряних Сил Збройних Сил України питаннями. Це дослідження, спрямовані на підвищення ефективності функціонування системи управління та всебічного забезпечення військ, обґрунтування доцільних способів застосування військ (сил), впровадження в практику підготовки військ тренажерних засобів, відновлення справності та модернізації існуючих зразків (комплексів, систем) озброєння і військової техніки, проведення робіт за випробувальною тематикою, наукове супроводження заходів створення нових, модернізація та переведення на експлуатацію за технічним станом існуючих зразків (комплексів, систем) озброєння і військової техніки Повітряних Сил Збройних Сил України.

Для покращення взаємодії представників замовників воєнно-наукової продукції та наукових і науково-педагогічних працівників Харківського університету Повітряних Сил було створено Програмний комітет, який очолює командувач Повітряних Сил Збройних Сил України генерал-лейтенант Сергій Онищенко, та Організаційний комітет під моїм керівництвом.

Особливістю проведення конференції є те, що вона організована Харківським університетом Повітряних Сил імені Івана Кожедуба – унікальним багатопрофільним вищим військовим навчальним і науковим закладом, де протягом восьми десятиліть формувалась наука світового рівня. Наш навчальний заклад є загальновизнаним центром проведення наукових досліджень, підготовки та атестації науково-педагогічних і наукових кадрів вищої кваліфікації.

Наукова і науково-технічна діяльність Харківського університету Повітряних Сил сьогодні здійснюється спільними творчими колективами наукових і науково-педагогічних працівників, серед яких 51 доктор та 396 кандидатів наук.

Пріоритетними напрямами наукової і науково-технічної діяльності Харківського університету Повітряних Сил є дослідження з розвитку оперативного мистецтва, теорії бойового застосування та бойової підготовки Повітряних Сил Збройних Сил України, військ протиповітряної оборони Сухопутних військ Збройних Сил України, Сил спеціальних операцій. Значні наукові здобутки за цими напрямами отримали доктори та кандидати військових наук університету.

Багаторічний досвід отримали наукові школи університету з питань розвитку та модернізації авіаційної техніки, зокрема безпілотних літальних апаратів, засобів аеродромно-технічного та радіотехнічного забезпечення польотів авіації.

Достатньо уваги керівним, науково-педагогічним та науковим складом університету приділяється науковим дослідженням щодо експлуатації, ремонту, продовження призначених термінів служби та бойового застосування озброєння і військової техніки зенітних ракетних військ та радіотехнічних військ, переводу ОВТ на експлуатацію за технічним станом.

Значне місце в науковій і науково-технічній діяльності університету займають заходи з наукового супроводження модернізації та створення нових видів озброєння і військової техніки. Це, в першу чергу, стосується автоматизованих систем управління, засобів радіолокації, ракетних систем, радіоелектронної розвідки та радіоелектронної боротьби.

Протягом багатьох десятків років в університеті формувалися наукові школи з питань розвитку загальної теорії радіолокації, оптоелектронних систем, розвитку та модернізації озброєння і військової техніки радіотехнічних військ, електромагнітної сумісності радіоелектронних засобів.

Вагомі результати отримано вченими університету з питань розвитку та модернізації радіоелектронної техніки приморського базування, її частотно-територіальному розподілу.

Наукові здобутки Харківського університету Повітряних Сил в галузі технічних наук є результатами наполегливої праці наукових шкіл університету, науковими керівниками яких є доктори наук, що працюють в університеті.

Результати роботи конференції будуть сприяти вирішенню актуальних завдань воєнної науки, яка й надалі має теоретично забезпечувати належний рівень обороноздатності держави. Розвиток воєнної науки та зміцнення обороноздатності Батьківщини перебувають у прямій залежності, тому ефективність подальшого будівництва Збройних Сил України багато в чому залежить від ефективності воєнної науки.



Впевнений, що сьома наукова конференція “Новітні технології для захисту повітряного простору” надасть потужний поштовх як для розв’язання існуючих проблемних питань, так і для визначення перспективних напрямів досліджень в інтересах Повітряних Сил Збройних Сил України.

Геннадій Певцов. ХУПС.

ДУМКА ФАХІВЦЯ

Організація втілення результатів наукових досліджень у практику військ зажадала переосмислення раніше успішно відпрацьованих засобів і методів, що знижують рівень аварійності в авіації. Коротко розкриємо суть цього твердження.

Соціальна і наукова потреба у переосмисленні диктується не тільки технічним прогресом в літакобудуванні і озброєнні, рівнем професійної підготовки льотчиків. З’явилася свого роду психологічна проблема, яка бере початок у психологічному нерозумінні специфіки льотної професії і безпеки польоту. Це стосується мотивів вищих фінансових органів, політичної еліти при відпрацюванні рішень щодо матеріально-технічного забезпечення льотної підготовки, харчування, праці, виховання духовної величі льотного складу. В результаті створюються зовнішні, непов’язані напряму з армією економічні і соціально-психологічні умови, що загрожують безпеці. Це виражається:

у зниженні ефективності службових і нормативно-правових повноважень та можливостей служб безпеки польотів дієво протистояти руйнуванню в адміністративно-чиновницькому форматі патріотичного, особистісно орієнтованого професіоналізму льотних екіпажів;

у нав’язуванні домінуючого прагматизму, який витісняє духовно-моральні основи професії військового льотчика;

у підміні подолання як базових особистих якостей льотчика на пристосування, конформізм, що пояснює нині модне поняття “толерантність”.

Пристосування і виживання визначено політикою ринку як умова успіху.

Втілюється це за допомогою інформаційної агресії, що формує свідомість і світобачення льотного складу. Цей небачений раніше соціальний процес охоплює всі верстви суспільства, в тому числі і загально-професійне середовище силових структур. І навіть, нехай у менш вираженому вигляді, – авіацію. Ми зіткнулися не з власної волі з набираючою оберти системною кризою людського фактору в його багато структурних координатах соціальних, економічних, освітніх, виховних, психологічних, професійних. Це й спровокувало багатовекторні причини потенційної ненадійності системи: “людина – техніка – середовище управління”. Більш того, сьогодні на перший план виступає потенційна ненадійність системи “людина – людина”. Медичні, психологічні, педагогічні, ергономічні науки, що розробляють стратегії збереження і відновлення психофізичного здоров’я авіаторів, їх психічну витривалість, авіаційну культуру і вірність Батьківщині набувають особливого методологічного статусу.

Не звертаючи увагу на ЗМІ, які звинувачують нас у шовінізмі за будь-який прояв національної самодостатності, слід твердо і впевнено увірувати: у стратегічних цілях воєнної доктрини, у її психолого-педагогічній частині, що стосується національної безпеки, в авіації повинен установитися пріоритет державного менталітету. У даному випадку, стосовно забезпечення національної безпеки життя в польоті, – це віра і довіра до тих, кого захищають, стійкість, ініціативність, природна розумова хватка, творчість. Все це продукт державного і тільки державного пріоритету. Адже, образно кажучи, “на кону” – життя Батьківщини.

Авіація, як особистий неординарний вид людської діяльності, перша відреагувала особливим неприйняттям зла у вигляді, на жаль, “літакопаду” після розпаду СРСР. І наші вузько службові зусилля, навіть титанічні у рамках прий-нятої авіаційної корпоративності, не зможуть переломити “чорну” ситуацію: а) втрату цінності людського життя (5-15-годинний наліт у простих умовах); б) падіння (послаблення) мотиву не тільки до польоту, але і мотиву реалізувати в собі загальну самодостатність як джерела змісту життя у авіації (7-10-літнє сидіння на лаві запасних).

Літання як змістоутворююча енергія особистості є морально-духовна основа військового обов’язку льотчика. І за межами цього морального простору військова авіація стати державною гордістю, на жаль, не зможе! Сукупна система якості льотної професії – дихати, думати, творити в ім’я любові до неба, пронизаної почуттям відповідальності за життя тих, хто залишився на землі.

Отже, світобачення, індивідуальна (особиста) і професійна свідомість, особисті характеристики авіаторів є об’єктом профілактики аварійності у всій інфраструктурі безпеки польоту. Рівень безпеки – це честь Імені і Достоїнства людей повітря – від курсанта до генерала. Завдання всієї державної машини – повернути їм Небо, яке “впало на прилавки”. Етапи: престижність авіації у національній свідомості, забезпечення професіоналізму, матеріального становища як результату двох етапів.

Тепер зупинимось на воєнно-науковому медико-психологічному забезпеченні профілактики загроз безпеці.

Постійні організаційні, кадрові, фінансові, адміністративні реорганізації порушили раніше налагоджену систему воєнно-наукового супроводження розробки і випробування авіаційної техніки і озброєння. Це виразилося у розвалі правових зв’язків між ВПС і ППО та утвердженні гуманітарної спрямованості у частині наукового, в тому числі і медико-психологічного, забезпечення стройових частин.

Фундаментальна особливість льотної праці в тому, що для цієї діяльності у людини не вистачає еволюційно-природних запасів, в результаті чого знижується його фізіологічна надійність. Надбані навички, знання, досвід, психофізіологічна система протидії навантаженням в неземному середовищі існування при переході до другого рівня техніки і до нових, воєнних завдань зберігають свою корисність не більше ніж на 60-70%. А це означає, що авіаційна медицина як

Аспекти безпеки польотів



Генерал-майор авіації В.Г.Пристромко, доцент кафедри Повітряних Сил НУОУ, заслужений працівник освіти України.



наука не лише на етапі проектування і випробування воєнної техніки зобов'язана прогнозувати характер, структуру, темп, силу, агресивність тих впливів, які знизять надійність як професійну, так і людську. Звідси технічний прогрес вимагає переоснащення медико-психологічних закладів, наукових баз під льотну експертизу, реабілітаційні центри з відновлення і відтворення професійного здоров'я, під розробку методів психофізичного, психофізіологічного тренування у стройових частинах, госпіталях, санаторіях, будинках відпочинку. Умови успіху – втілення принципу синергічності, тобто підсилення ефекту за рахунок гармонійності і єдності цілей від усіх профілактичних заходів. Системною регуляцією виступає єдина методологія у збіганні із зворотним зв'язком і інформація банку даних для поповнення знань, яка забезпечується комп'ютерною мережею. Все, що стосується засобів профілактики загроз життєдіяльності, життєзабезпечення, виживання, засобів спасіння, робочих місць, систем інформації, ЛТХ ЛА, що вступають у взаємодію з людиною, органічно входить в обов'язки відповідних служб авіації ПС як генерального замовника. Так було до 1941 року. На сьогодні все розпорошено на 80-90%. Практично втрачена системна організація контролю за станом здоров'я льотних екіпажів, обезкровлена дослідницька ергономічна база для науково-військового супроводження техніки, що знову розробляється і знову модернізується. Розірвано підлеглі організаційні зв'язки між госпіталями, науковими закладами, військовими представниками, полігонами, випробувальними закладами, літакобудівними фірмами. Наукові, експертно-медичні заклади підпорядковано тиловим закладам і виділено із підпорядкованості ПС. Робота продовжується, але частинами, за індивідуальними госпдоговорами без планового контролю з боку ПС за необхідністю і якістю цієї роботи. Відсутній особистий контроль за якістю втілення ергономічних програм за супроводженням конкретних перспективних ЛА, інноваційною модернізацією озброєння і тренажерів. Немає програм інтерактивного навчання, психофізіологічних програм створення тренажерних навчальних засобів, засвоєння спеціального спорядження.

Майже все віддано приватній (власності) ініціативі ринкових послуг, результати яких приватизуються промисловістю без необхідного контролю з боку Міністерства оборони, адже воно не виступає в ролі замовника. Людський фактор, якщо він не заважає (перешкоджає) фінансовим потокам, виводиться за межі. Як приклад можна навести факт постановки окулярів нічного бачення на вертольоти без медичного контролю.

Лікувально-льотна експертиза, авіаційна медицина, гігієна, ергономіка, фізіологія засобів рятування і життєдіяльності залишається на рівні констатації, критики фіксування, а не упереджувальних розробок як важливіших засобів безпеки. Падає рівень наукового прогнозу і взагалі авторитет та відтвореність науки – головного вектора безпеки життя.

Таким чином, виникає необхідність у поверненні усіх наукових, медичних і гуманітарних закладів у склад ПС з відповідним відновленням наукової, навчальної бази, що відповідає військовим завданням і військовій доктрині. Необхідно розширити ад'юнктуру, відновити статус профілірованої, післядипломної підготовки лікарів, психологів, фізіологів, ергономістів для стройових частин, госпіталів, військових представників, центрів бойового застосування, психофізіологічних лабораторій, служб безпеки польотів, випробувальних полігонів авіації Збройних Сил і відповідним заявкам авіації силових відомств. Відновити і законодавчо закріпити за НДВЦ авіаційно-космічної медицини головну роль щодо людського фактору при проектуванні військової авіаційної техніки, озброєння, тренажерних засобів, засобів захисту, рятування і життєдіяльності екіпажів. Науково-дослідницький випробувальний центр авіаційно-космічної медицини і воєнної ергономіки повинні стати самостійним юридичним обличчям на державному рівні.

Що стосується успішності випереджаючих наукових даних, що дозволяють підвищити ефективність профілактики аварійності, підвищення рівня професійного здоров'я, формування нових функціональних прижиттєвих систем організму і психіки, то все це визначається фундаментальними дослідженнями. Авіаційна культура у галузі створення і експлуатації техніки та озброєння, формування людини-професіонала недосяжна за межами управління законами адаптації організму і психіки у неземному середовищі існування. Це означає, що питома вага досліджень в галузі біології, біофізики, патофізіології, анатомії, радіобіології, токсикології, біохімії, імунології, резервів організму, ендокринології, харчування повинна бути переглянута в бік збільшення у загальній тематиці досліджень відповідних медичних наукових закладів, в тому числі і госпіталях авіаційного профілю. Тільки у цьому випадку можна побудувати банк даних і знань про можливості та обмеження людини у неземному середовищі існування, про обґрунтовані спеціальні тренування, про методи створення (побудови) нових функціональних органів, про управління і контроль за професійним здоров'ям, станом свідомості, про засоби підвищення працездатності і психічної витривалості, протидії травматизму, психічним відхиленням у поведінці. А головне – у суттєвому розширенні можливостей людини застосовувати техніку і озброєння у всьому діапазоні ЛТХ. Хочу нагадати, науковими дослідженнями доведено, що з 1962 по 1992 рр. літальні апарати 3-го і 4-го поколінь за ТЗ і ТТХ ВПС при їх реалізації в експлуатації застосовувались на 50-70%. І саме бажання їх застосовувати більше супроводжувалось травмами, загибеллю людей, втратою здоров'я. Із 1000 льотних екіпажів 900 людей відсторонялися від професії за медичними показниками через втрату професійного здоров'я (економічна втрата з урахуванням втрати техніки вираховувалась мільярдними сумами).

Достатньо сумний, але яскравий приклад: відсутність надійного протитравматичного захисту на вертольоті Мі-8 при посадці з авторотируючим двигуном (Афганістан) після попадання ракети призводило до загибелі екіпажу у 1,5-2 рази частіше, ніж від поранень осколками бойової частини ракети.

Але є і позитивний приклад: розроблені завдяки фундаментальним дослідженням засоби протиперевантажувального захисту, апаратури дихання з подачею підвищеного тиску у кисневий тракт, протиманеврованих захисних засобів, ергономічної кабіни, засобів індикації і пультів озброєння вдалося зменшити кількість помилкових дій у 2-3 рази(!), практично звести до 0,1-0,2% льотні події через втрату свідомості льотчиком. Відпрацьовані фундаментальною наукою і авіаційною медициною ергономічні вимоги, в тому числі, в галузі медичного контролю, психофізіологічної підготовки льотного складу, нормування льотного навантаження і введення в експлуатацію літаків типу МіГ-29, МіГ-29К, Су-27, Су-27К, Ту-160 за три роки до надходження їх у війська, дозволили утримати льотне довголіття до 40-42 років, не допустити професійних хвороб і інвалідизації льотного складу. Ще раз підкреслимо, здоров'я, безпека, ефективність, економічна складова, мотивація і цілеспрямованість до льотної праці, виховання бійця і його тривала професійна гідність забезпечуються глибокою культурою випереджаючих фундаментальних досліджень. Подібного роду дослідження в умовах реальних фізичних впливів не тільки на тварин, але і на людину жоден заклад Академії медичних наук провести не зможе. На сьогодні фундаментальні дослідження у медико-психологічних закладах не фінансуються, і навіть не розглядається їх необхідність. Розплата уже наступила у 2000-2002 роках у вигляді втрати життя, здоров'я, літальних апаратів, престижу авіації, недовіри до здібностей керівництва Збройних Сил захистити права людини на життя при виконанні військового обов'язку.

Особливе місце належить фундаментальній науці психології, психофізіології. Справа в тому, що такі категорії, як розвиток і формування індивідуальних рис особистості, що вимагаються льотною професією, розвиток інтелекту, чутливої, вольової, рухомо-сенсорної сфер, льотних здібностей не можливі без забезпечення льотних методичних інструкторських кадрів спеціальними знаннями в галузі філогенезу і онтогенезу розвитку особистості (психіки). Психічна діяльність регулюється такими ж закономірностями, як фізичні процеси в організмі, скажімо, терморегуляція, кислотно-лужна рівновага, умовні рефлекси поведінки, дихання, травлення та інше. Такі процеси, як орієнтація у просторі і часі, прийняття рішення, перекодування інформації, психічне віддзеркалення польотної ситуації, предметне, творче і абстрактне мислення, психоемоційна стійкість, працездатність в умовах дезорієнтації, суперечна свідомість при гіпоксії мозку, подолання дефіциту часу, формування логіки прийняття рішення – все впирається у фундаментальні знання психології. Все, про що розповідається у цьому матеріалі, у 70-90% випадків має пряме відношення до причин аварій і катастроф, ретельно прихованих: відсутність грунтовних знань, недисциплінованість, халатність, втрата навичок, організаційно-управлінські недоліки. Так воно і є, тільки з одним зауваженням – це вже наслідок неповажного ставлення до фундаментальних наук. Психологія для авіації – це те саме, що "сопромат" для технічних наук.

Новий Калинів:



Армійська авіація є наймобільнішим й найефективнішим компонентом Сил швидкого реагування Сухопутних військ Збройних Сил України, який виконує найвідповідальніші завдання. Це і участь у миротворчих операціях у складі визначених підрозділів, несення бойового чергування в сисkмі протиповітряної оборони, завдання з пошуку і рятування, а також ліквідація наслідків техногенних катастроф.

Сьогодні на озброєнні полків армійської авіації знаходяться бойові вертольоти Мі-24П, десантно-транспортні вертольоти Мі-8МТ, Мі-26 та допоміжні вертольоти Мі-9, які зійшли з конвеєрів ще у 80-ті – 90-ті роки.

На базі 7-го Бреславльського окремого полку 13-го армійського корпусу армійської авіації Сухопутних військ ЗС України, що дислокується у Новому Калинові на Львівщині, майже місяць під керівництвом начальника армійської авіації – начальника управління армійської авіації Командування Сухопутних військ Збройних Сил України полковника Валентина Пістрюги тривали збори з підвищення класної кваліфікації льотного складу армійської авіації.

Військові вертолітники, а саме підготовлений льотний склад з трьох військових частин армійської авіації Сухопутних військ Збройних Сил України, проводили теоретичні заняття та практичні польоти вдень і вночі за складних метеорологічних умов, під час яких підвищували свою класність. Активну участь у заході взяли також представники командування та начальники армійської авіації управління армійських корпусів Сухопутних військ Збройних Сил України.

За словами полковника Валентина Пістрюги, місце проведення зборів було вибрано не випадково. Адже Бреславльський полк армійської авіації, де командиром полковник Юрій Вербельчук, – один з найстаріших та найлегендарніших серед споріднених частин Сухопутних військ ЗС України. 1-го квітня особовий склад частини відзначив 67 років з дня заснування. На сьогодні це єдиний полк в Україні, на озброєнні якого є вертольоти-гіганти Мі-26. (Західні спеціалісти стверджують, що нічого ефективнішого для боротьби з пожежами, ніж вертоліт Мі-26, у світі просто не існує).

Особовий склад свого часу брав участь у бойових діях в Афганістані. Трьом воїнам тоді було присвоєно звання Героїв Радянського Союзу, в тому числі К.Павлюку, котрий служив і жив у місті, – посмертно. Екіпажі 340-го окремого транспортно-бойового вертолітного полку в числі перших на Мі-26 гасили чорнобильське полум`я.

Калинівські авіатори з 1995 року беруть активну участь в усіх миротворчих операціях військ ООН у різних куточках світу. Сьогодні чимало військовослужбовців полку проходять службу у 56-му окремому вертолітному загоні ЗС України у складі Сил Місії ООН в Ліберії та Кот-Д'Івуарі.

Кожний зліт як професійний іспит

Пілот має відпрацьовувати ті завдання, які йому необхідні в реальній бойовій ситуації, готуватись за відповідними льотними вправами й одночасно набувати певного досвіду.

Так, упродовж зборів на Калинівському аеродромі було проведено шість льотних змін, під час яких екіпажі на вертольотах Мі-8МТ та Мі-24 змогли удосконалити льотні навички та виконати необхідні вимоги для присвоєння класної кваліфікації військового льотчика (штурмана) 2-го і 1-го класів. Також екіпажами гвинтокрилих машин було відпрацьовано польотні завдання щодо дій у простих та складних метеорологічних умовах.

Для забезпечення практичної фази зборів було задіяно чотири вертольоти: по два Мі-8МТ та Мі-24, та виділено 65 тонн авіаційного гасу. Екіпажі виконували практичні польоти за визначеним маршрутом у складних метеорологічних умовах, залікові польоти на виконання десантно-транспортних та спеціальних завдань, а також політ у хмарах із заходом на посадку з використанням посадкових систем. Крім пілотування у простих та складних метеоумовах як вдень, так і вночі, авіатори вправлялись у бойовому застосуванні авіаційного озброєння, тренувалися вражати умовного наземного і повітряного противників.



Вертоліт-гігант Мі-26.

65 тонн авіаційного гасу – це, насправді, зовсім не велика цифра... Саме стільки повинно вистачити і на підготовку льотного складу кандидатів до 56-го окремого вертолітного загону чергової, 15-ої ротації Місії ООН у Ліберії та Кот-Д'Івуарі, яка відбудеться у червні.

Щодо підготовки миротворців нової ротації, то розпочалася вона на початку березня, у місцях постійної дислокації частин армійської авіації. Також у планах – проведення збору вертолітників з морської підготовки, який триватиме на базі 11-го полку армійської авіації на Херсонщині. А з 25 квітня на базі Калинівського полку планується розпочати бойове злагодження українських миротворців. Перевірятимуться питання льотного вишколу екіпажів, безпеки польотів, інженерно-технічна, спеціальна, вогнева та фізична підготовка особового складу, а також питання тилового та речового забезпечення.



Командир 7-го полку полковник Юрій Вербельчук.

Водночас триває підготовка пілотів до військового параду у столиці України на честь відзначення 20-ої річниці незалежності України. Авіаційну компоненту Сухопутних військ під час параду представлятимуть – 4 військово-транспортні вертольоти Мі-8МТ та 5 бойових вертольотів Мі-24 зі складу 3-го окремого полку армійської авіації, що дислокується у місті Броди Львівської області.

– Під час параду військ у Києві армійські вертолітники пролетять групами, – розповів начальник льотно-методичної служби армійської авіації Командування Сухопутних військ Збройних Сил України полковник Володимир Колотило. – Інша група виконає клин із трьох вертольотів Мі-8, а третя група пролетить клином із п'яти вертольотів Мі-24.

...Я льотчик , я повинен літати

Серед учасників збору – начальник армійської авіації – начальник відділу армійської авіації 6-го армійського корпусу, військовий льотчик першого класу полковник Андрій Когут. Цей офіцер, який неодноразово командував 56-им окремим вертолітним загоном у Ліберії, стверджує, що молоді льотчики могли б набувати певного льотного досвіду у складі миротворчих підрозділів. Щоправда, тут є дві сторони медалі. Звичайно, певну кількість годин нальоту та відповідні навички молодому льотчику-миротворцю така діяльність дає. За одну ротацію пілот може налітати від 100 до 150 годин. Це, погодьтесь, немало. Але з іншого боку, виконання миротворчих завдань робить вимушену перерву у професійній підготовці військового льотчика за відповідними льотними вправами згідно з курсом бойової підготовки. І він, простіше кажучи, відстає в навчанні.

– Для порівняння, у 80-ті роки минулого століття система підготовки молодого льотного складу була такою: випускники училищ прибували в бойові частини і включались до складу ескадрильї, де були досвідчені інструктори-методисти. Лейтенанти надзвичайно інтенсивно виконували польоти як з інструкторами, так і самостійно, тож за кілька років досягали рівня 2-го, а то й 1-го класу. Тепер про таке залишається хіба що мріяти, – констатує Андрій Миколайович.

Військовий льотчик 3-го класу майор Павло Бардаков проходить службу у Бродівському полку. Упродовж першого тижня збору він виконав 12 польотів і до своїх 730-ти годин нальоту додав ще майже 6. Має за плечима вже не одну миротворчу місію в Африці, крайню, в Ліберії, завершив у грудні 2010 року. Тепер у Павла має тепер більше двох місяців вимушеної перерви. Він переконаний, що будь-які паузи у льотній практиці вкрай негативно позначаються на професійному рівні пілота. Тому подібні льотно-методичні збори – необхідність для відновлення і росту майстерності льотчика.

Варто зазначити, що відповідно до вимог ООН наліт командира екіпажу миротворчого підрозділу має бути не меншим ніж 1000 годин. Такого показника льотчик зможе набути не раніше ніж за десяток років інтенсивної льотної роботи! На практиці ж виходить так, що перерви в льотній підготовці через обмежену кількість пального розтягують цей процес не на одне десятиріччя, і льотчик, якого свого часу готували та витрачали значні кошти, стає просто безперспективним за віком та медичними показниками.

Відомо, що в арміях світу військовий льотчик щорічно має виконувати наліт до 180-200 годин. У нас же середньорічний наліт пілота (без урахування практики миротворчої компоненти) протягом останніх років становить 20-40 годин, що в 5-10 разів менше від світової норми.

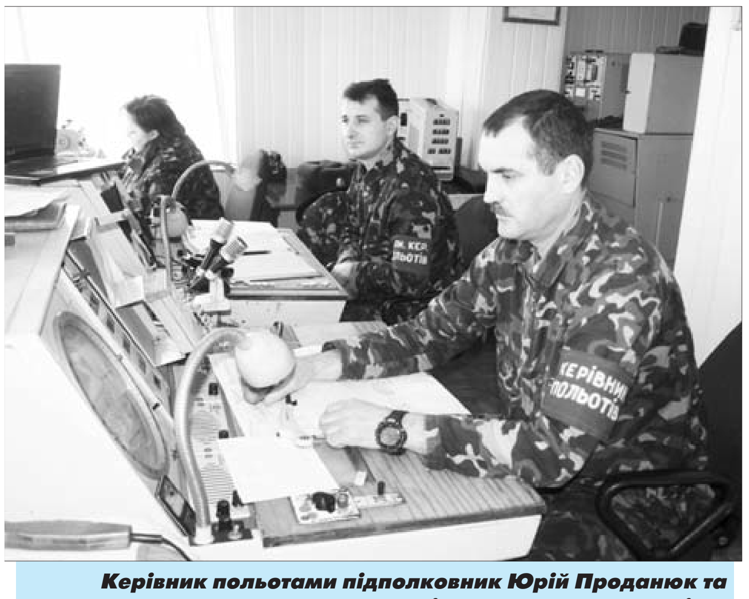
До речі, тільки для підтримання боєздатності льотчика 1-го класу потрібно 500 літрів авіаційного гасу. Але вже за місяць відсутності польотів ця кількість гасу подвоюється. А за три місяці становитиме 8 тисяч літрів пального! У такій же пропорції зростає і час, потрібний на відновлення втрачених навичок. Їхнього відновлення потребує й інструкторський склад, і група керівництва польотами, і особи, що забезпечують польоти. Молодому льотчику взагалі доведеться проходити програму підготовки із самого початку. Тому й не дивно, коли деякі молоді пілоти, по кілька разів розпочинаючи "з нуля" та так і не набувши відповідного рівня підготовки, писали рапорти на звільнення у запас.

– З певних причин, – каже полковник Валентин Пістрюга, – льотна підготовка здійснюється таким чином, що ос-

місяць вертолітної Мекки

новні зусилля начальників і командирів усіх рівнів зосереджені на підтриманні готовності до виконання поставлених завдань насамперед льотних екіпажів, які включені до складу Об'єднаних сил швидкого реагування. А льотні екіпажі ескадрилей, які не входять до зазначеної функціональної структури, не мають необхідного нальоту.

Він також додав, що сьогодні є суттєві напрацювання і в питаннях підготовки льотного складу, зокрема молодих льотчиків. Нині застосовується ефективніша форма підготовки льотного складу в рамках льотно-методичних зборів на визначеному аеродромі. В цьому році вдалося суттєво покращити показники нальоту молодих пілотів,



Керівник польотами підполковник Юрій Проданюк та його помічник майор Руслан Діда.

які прибули на збори з різних авіаційних частин, а також підготувати льотчиків-інструкторів з різних видів льотної підготовки, спроможних діяти як у простих, так і в складних метеоумовах. Сподіваємося, що за відповідного рівня фінансування пілоти, які беруть участь у зборах, проходитимуть підготовку на основних типах вертольотів у своїх військових частинах. Адже інтенсивна підготовка на вертольотах дозволяє опанувати всі типи цих машин: Мі-8, Мі-24, які перебувають на озброєнні у вертолітних частинах армійської авіації СВ ЗС України.

2011 – рік технічної готовності

Як свідчить практика, модернізація авіаційної техніки під час проведення ремонтних робіт на сьогодні є найефективнішим способом підвищення її бойового потенціалу та відновлення справності. Командування армійської авіації бачить перспективи модернізації вертольотів Мі-8 і Мі-24, яку виконують вітчизняні державні авіаремонтні підприємства. Завдяки поліпшенню характеристик двигунів, новому навігаційному, прицільному обладнанню та засобам реєстрації польотної інформації модернізовані гвинтокрили сьогодні здатні виконувати бойові завдання з більшою ефективністю.

За словами полковника Валентина Пістрюги, загалом за період з 2000 року капітальним ремонтом відновлено 92 вертольоти. Із них 39 вертольотів знаходяться в справному стані, 18 вертольотів потребують поточного ремонту, 35 вертольотів вичерпали міжремонтний ресурс, але мають запас міжремонтного терміну служби та знаходяться в складі військових частин армійської авіації Сухопутних військ Збройних Сил України. Це дозволяє використовувати їх для виконання завдань за призначенням як в особливий період, так і при виконанні завдань, пов'язаних з проведенням навчань, ліквідації стихійного лиха та в інших особливих умовах експлуатації авіаційної техніки. До кінця поточного року планується відремонтувати ще 10 вертольотів (4 – Мі-24, 5 – Мі-8, 1 – Мі-9), з яких 8 (3 – Мі-24 і 5 Мі-8) – за бюджетною програмою забезпечення участі в міжнародних миротворчих операціях. Це дозволить на кінець 2011 року підняти рівень справності авіаційної техніки до 67 одиниць.

Фаховість пілота – його "клас"

Знаковим є і те, що проведення льотних зборів у новому навчальному році дозволило скасувати вимушену перерву в підготовці вертолітників, що стало їхнім черговим кроком до підвищення льотної майстерності. Після складання теоретичних іспитів претенденти на підвищення класності пройшли курс підготовки до виконання польотів.

Загалом, під час збору 25 льотчиків виконали поставлені завдання із пілотування в складних метеорологічних умовах уночі. Дванадцять із них класифікувались на 2-й клас. Це – командир полку з селища Чорнобаївка Херсонської області підполковник Максим Семіленко, майори Павло Бардаков та Сергій Ващенко. До військового льотчика-штурмана 2-го класу піднялись: капітани Олег Ярошевич, Андрій Попов, Олександр Стогній. Майор Ярослав Ткачик здобув перший клас військового льотчика-штурмана. Командир 7-го окремого полку армійської авіації полковник Юрій Вербельчук виконав програму військової кваліфікації "військовий льотчик-снайпер". Право на аналогічний кваліфікаційний ранг отримав і начальник армійської авіації – начальник відділу армійської авіації 6-го армійського корпусу, що на Дніпропетровщині, військовий льотчик першого класу полковник Андрій Когут.

– Тільки пілотування та виконання практичних завдань відповідно до курсу бойової підготовки авіаційних частин та підрозділів дасть нам змогу відтворити в полку прошарок висококласних льотчиків, – зауважив полковник Юрій Вербельчук.

У свою чергу, начальник армійської авіації – начальник управління армійської авіації Командування Сухопутних військ Збройних Сил України полковник Валентин Пістрюга провів детальний розбір польотів та відмітив в кращий бік полковників Юрія Вербельчука, Андрія Когута, старшого льотчика вертолітної ескадрильї 11-го полку майора Олега Гегечкорі, старшого льотчика вертолітної ланки 3-го полку майора Павла Бардакова та старшого штурмана вертолітної ескадрильї 7-го полку майора Ярослава Ткачика.

За інтенсивного графіка польотів фахівці інженерно-авіаційної служби полку під час зборів провели чимало різних видів підготовок згідно з регламентом технічної експлуатації авіаційної техніки. Зважаючи на значний обсяг та складність виконання завдань, велике навантаження та відповідальність покладались саме на техніків. Керівник зборів полковник Валентин Пістрюга високо оцінив відмінну роботу фахівців служби під керівництвом підполковника Анатолія Бойчука та майора Юрія Євтіфієва, підрозділів аеродромного та логістичного забезпечення, які очолюють підполковники Ігор Нікітін та Ігор Туревич, підрозділу зв'язку та радіотехнічного забезпечення, де командиром підполковник Микола Федін, та групи керівництва польотами на чолі з підполковником Юрієм Проданюком.

Норма 2, особлива – льотна

Є ще одна необхідна умова, аби завдання льотного дня було виконане на відмінно, і з нею погоджуються всі учасники польотів. Міцний тил



ТЕЧ (технічна експлуатаційна частина) полку.

– основа успішного виконання польотів. А представлений він в цій частині завідувачкою льотної їдальні Марією Скундуляк, шеф-кухарем Марією Цебак, кухарем Іриною Яворською та багатьма іншими працівницями гарячого цеху, які дбайливо, по-домашньому готують вишукані страви для льотно-підйомного складу.

– На перше здебільшого готуємо борщ український, борщ зелений, розсольник, супи гороховий та з макаронами. Останнє входить до меню окремо у вареному та тушкованому вигляді з підливою до других страв, – каже



Командир вертольота капітан Денис Трішин.

Марія Скундуляк. – На обідньому столі постійно є перлова, рисова, гречана та горохова каші. Салати з буряка або капусти в раціоні льотчика щодня.

Велика їм за це подяка. Загалом раціон льотчика виглядає багатим. Вони харчуються за льотною нормою. До неї додається молоко незбиране, згущене, сметана, творог, сир сичужний твердий, сік фруктовий та інше.

Питання престижу...

Ще минулого року всім військовослужбовцям почали виплачувати грошову премію у розмірі 55% від окладу. А Кабінет Міністрів України затвердив постанову № 889, згідно з якою льотному складу, що виконує польоти в Україні, виплачується надбавка до 100% від посадового окладу.

Кабінет Міністрів України 23 лютого нарешті ухвалив постанову № 150 "Деякі питання забезпечення миротворчого контингенту". Цим документом передбачено, що розмір щомісячної грошової винагороди в іноземній валюті військовослужбовцям Збройних Сил зі складу миротворчого контингенту, направленого для участі в наданні підтримки Операції ООН у Кот-Д'Івуарі, на період їх фактичної участі в зазначеній операції збільшується на 100 відсотків.

Також постановою вносяться відповідні зміни до постанови Кабінету Міністрів України від 30 березня 2006 року № 401 "Деякі питання забезпечення діяльності миротворчих контингентів і миротворчого персоналу, що утримуються за рахунок державного бюджету".

А з 1 січня 2012 року у 2,5 рази буде збільшено розміри щомісячної грошової винагороди в іноземній валюті українським миротворцям. Якщо сьогодні льотчик-інспектор у складі національного миротворчого контингенту в Ліберії отримує грошову винагороду в іноземній валюті в розмірі 1235 доларів США, то в наступному році вона становитиме 3150 доларів. А військовослужбовець за контрактом замість мінімальних 700 отримуватиме 1860 доларів США.

Та, поживемо – побачимо...



Льотчики, які класифікувались на 2-ий клас (зліва направо): майори Павло Бардаков та Сергій Ващенко, підполковник Мухамат Буланбаєв.

В'ячеслав Петровський.
Спеціально для газети "Крила України".
Фото автора.

ПОТРЕБУЄ УТОЧНЕННЯ

Участники проекта А400М согласовали создание транспортника



Страны-участницы проекта создания военно-транспортного самолета Airbus A400M – Великобритания, Франция, Германия, Бельгия, Люксембург, Испания и Турция – полностью согласовали новые условия покупки транспортников и предоставления производителю экспортного кредита. Как сообщает Defense News, окончательный вариант соглашения был подписан в Севилье 7 апреля 2011 года.

Интересы стран-участниц при подписании соглашения представляла Организация сотрудничества в области вооружений (OCCAR), в которую входят все перечисленные государства. Эта организация занимается ведением нескольких совместных проектов упомянутых стран. Следует отметить, что принципиальное согласие по новым условиям программы разработки было достигнуто в начале 2010 года, однако с тех пор государства не могли договориться о некоторых деталях. В частности, Великобритания и Турция не могли согласовать размер экспортного кредита на транспортники.

В целом соглашение подразумевает увеличение финансирования программы разработки А400М на два миллиарда евро, а также предоставление концерну Airbus дополнительных 1,5 миллиарда евро в счет будущих экспортных поставок транспортника. Дополнительное финансирование понадобилось Airbus для завершения программы создания А400М, отстающей от первоначального графика почти на три года. В общей сложности, расходы на создание транспортного самолета превысили изначальную смету на пять миллиардов евро.

В обмен на предоставленный кредит, страны-участницы проекта смогут на протяжении нескольких лет получать определенный процент от международных продаж А400М. Для каждого государства размер прибыли от экспорта транспортника определяется объемом дополнительного финансирования.

В середине марта 2011 года сообщалось, что Airbus уже начал серийное производство А400М. Первой заказанные самолеты начнет получать Франция. Согласно прогнозам Airbus, этому заказчику первые четыре транспортника будут переданы в конце 2012-го – начале 2013 года. В общей сложности заказчики должны получить 174 самолета. К 2015 году ежемесячный объем серийного производства А400М планируется довести до 2,5 единиц.

НА ОЗБРОЄННЯ

Россия примет на вооружение ЗРК С-500 в 2015 году

Зенитная ракетная система С-500 будет принята на вооружение ВВС России в 2015 году. Об этом, как сообщает РИА "Новости", заявил заместитель генерального директора конструкторского бюро "Алмаз-Антей" Юрий Соловьев. По его словам, система появится в 2015-2016 году. "Идет работа, пока есть проблемы с элементной базой", – добавил Соловьев. Ранее первый заместитель министра обороны России Владимир Поповкин заявил, что в 2015 году начнутся испытания нового комплекса.

Госпрограмма вооружений России на 2011-2020 годы, объем финансирования которой составит 19 триллионов рублей, подразумевает закупку десяти новых зенитных ракетных комплексов, находящихся в разработке. Относительно сроков создания, производства и принятия на вооружение единого прогноза не существует. О том, что в России ведется создание С-500, было объявлено в 2009 году. Тогда же стало известно, что разработку планируется завершить в 2012 году.

По словам командующего Оперативно-стратегическим командованием Воздушно-космической обороны генерал-лейтенанта Валерия Иванова, серийное производство С-500 начнется в 2014 году.

Подробности относительно нового комплекса пока не известны. Ранее сообщалось, что С-500 будет компактнее и маневреннее С-400, в то же время превзойдет его по способности отражать воздушное нападение. Между тем, 24 февраля 2011 года Поповкин рассказал, что "первоначально ракеты нового комплекса будут базироваться на комплексе С-400". В июле 2010 года главком ВВС России генерал-полковник Александр Зелин заявил, что С-500 станет основным компонентом планируемой к созданию противоракетной обороны России.

ПРО



"Железный купол" впервые перехватил ракету из сектора Газа

Батарея израильской системы противоракетной обороны "Железный купол" (iron Dome), развернутая под Ашкелоном, 7 апреля 2011 года впервые перехватила ракету, выпущенную из сектора Газа, сообщает Agence France-Presse. О каком типе перехваченной ракеты идет речь, пока не известно. Между тем, военные уточняют, что система ПРО пока не может обеспечить полной противоракетной обороны прикрываемых территорий.

Вторая батарея "Железного купола" была развернута под Ашкелоном на юго-западе Израиля в начале апреля 2011 года. Первая батарея встала на боевое дежурство 27 марта в пригороде Беэр-Шева на юге страны. В настоящее время израильская система находится в экспериментальной стадии разработки, в ходе которой будет накапливаться опыт боевого применения.

В состав одной батареи входит многоцелевой радар, центр управления огнем и три пусковые установки по 20 противоракет каждая. Комплекс способен определять место падения ракеты противника и отменять команду на ее уничтожение, если та должна упасть в ненаселенном районе.

Согласно планам министерства обороны Израиля, первые батареи "Железного купола" должны быть развернуты на границе сектора Газа, а позже – вдоль границы с Ливаном. Для полного прикрытия северных и южных районов Израиля необходимо поставить на боевое дежурство 20 батарей, каждая из которых способна обеспечить противоракетную безопасность района площадью 150 квадратных километров. В ближайшие два года, как ожидается, в строй будут введены еще четыре батареи новой израильской системы ПРО.

МІЛІТАРИЗАЦІЯ

Южная Америка и Африка резко увеличили военные расходы

Страны Южной Америки и Африки больше остальных увеличили военные расходы в 2010 году, говорится в отчете Стокгольмского института исследования проблем мира (SIPRI). В процентном соотношении траты на вооружение стран Южной Америки выросли в 2010 году на 5,8 процента по сравнению с 2009 годом, а Африки – на 5,2 процента. Меньший рост в 2,5 и 1,4 процента был отмечен в странах Ближнего Востока и Азии и Океании соответственно. Военный бюджет государств Европы сократился на 2,8 процента.

В общей сложности, мировые расходы на "оборонку" составили в 2010 году 1,63 триллиона долларов. Этот показатель по сравнению с 2009 годом увеличился на 1,3 процента, или на 20,6 миллиарда долларов. В числовом выражении большую часть увеличения мировых военных расходов обеспечили США, на которые пришлось 19,6 миллиарда долларов. За исключением США, общемировые военные траты увеличились всего на 0,1 процента. Тем не менее, в процентном отношении оборонный бюджет США увеличился незначительно – всего на 2,8 процента.

Согласно статистике SIPRI, первое место в мире по объему военных расходов в 2010 году заняли США с 698 миллиардами долларов. На втором месте оказался Китай со 119 миллиардами долларов, на третьем – Великобритания с 59,6 миллиарда, на четвертом – Франция с 59,3 миллиарда, а на пятом – Россия с 58,7 миллиарда долларов. Рост военных расходов сумели обеспечить только США и Китай, увеличившие оборонные бюджеты на 2,8 и 3,8 процента соответственно. Великобритания, Франция и Россия снизили военные траты на 0,8, 8,4 и 1,4 процента соответственно.

Под военными расходами SIPRI понимает весь спектр государственных трат на вооруженные силы, включая покупку и модернизацию военной техники и вооружений, выплату зарплат военнослужащим, операционные расходы, военное строительство, страхование, научные исследования и разработки.

МОДЕРНІЗАЦІЯ



F-22 Raptor позаимствует у F-35 радиопоглощающее покрытие

Малозаметные многоцелевые истребители F-22 Raptor будут оснащаться таким же радиопоглощающим покрытием, какое используется при производстве самолетов F-35, сообщает Defence News.

Об этом рассказал генеральный менеджер проекта F-22 в компании Lockheed Martin Джефф Бабионе (Jeff Babione). По его словам, то покрытие, что применяется в F-35 Lightning II, меньше изнашивается, и его использование позволит сократить стоимость эксплуатации F-22 Raptor.

Для того, чтобы приспособить радиопоглощающее покрытие F-35 к особенностям другого истребителя, в Lockheed Martin прибегли к незначительным корректировкам, так как F-22 предназначен для операций на более высоких скоростях и высотах, чем Lightning II.

В случае, если покрытие хорошо себя покажет, то им оборудуют не только новые, но и уже произведенные F-22.

Стоит отметить, что радиопоглощающее покрытие F-22 Raptor ранее подвергалось критике как недолговечное. Об этом заявлял бывший инженер Lockheed Martin Дэррол Олсен. По его словам, покрытие легко стирается с фюзеляжа самолета под воздействием влаги, масла или топлива. В Lockheed Martin утверждали, что покрытие истребителя обладает всеми необходимыми качествами, а слова Олсена не соответствуют действительности.

F-22 Raptor является единственным в мире введенным в эксплуатацию истребителем пятого поколения. Он состоит на вооружении США. Несмотря на высокие технические характеристики, самолет ни разу не участвовал в боевых действиях.

Сторінку підготував Сергій Клименко.

Ю.С. Алексєєв підвів підсумки космічної діяльності в 2010 та розповів про плани на 2011 рік

11 квітня 2011 року в Інформаційному агентстві "Укрінформ" відбулася прес-конференція Голови ДКАУ Юрія Сергійовича Алексєєва щодо основних результатів космічної діяльності України в 2010 році, I кварталі 2011 року та планів на 2011 рік.

Протягом 2010-го та I кварталу 2011 року діяльність Національного космічного агентства України була спрямована на реалізацію завдань Загальнодержавної цільової науково-технічної космічної програми України на 2008-2012 роки, здійснення заходів з утилізації твердого ракетного палива, реалізацію міжнародних космічних проектів, розвиток науково-виробничого і технологічного потенціалів галузі.

Пуски ракет-носіїв українського виробництва у 2010 році та I кварталі 2011 року

У 2010 році здійснено три пуски ракет космічного призначення українського виробництва у рамках програми "Дніпро": запуск космічного апарата "Тандем-Х" (DLR Німеччина); запуск космічного апарата "Призма" (Швеція) та космічного апарата "Пікард" (Французьке космічне агентство); запуск космічного апарата "Кріосат-2" (ЄКА).

20 січня 2011 року з космодрому Байконур відбувся успішний пуск за програмою "Наземний старт" ракети-носія "Зеніт-3SLБФ" з космічним апаратом "Електро-Л".

Основні результати космічної діяльності за 2010 рік:

Після завершення всіх видів випробувань космічний апарат дистаційного зондування Землі "Січ-2" разом з допоміжним обладнанням доставлений на пускову базу "Ясний" (РФ)."З січня супутник перебуває на полігоні. Є питання з Міністерством оборони Російської Федерації, технічні, фінансові... Однак ми сподіваємося, що все буде вирішено", – сказав Ю.Алексєєв. Він також підкреслив, що запуск "Січ-2" є одним із ключових напрямків роботи ДКАУ.

Запуск супутника планувався на жовтень 2010 року, потім був перенесений на грудень 2010 року, потім на перший квартал 2011 року. Однак і в першому кварталі 2011 року він не відбувся через організаційні проблеми, що виникли в російської сторони.

Продовжені роботи з виготовлення та експериментального відпрацювання систем, вузлів, агрегатів ракети-носія "Циклон-4", розроблення робочої конструкторської документації і систем та агрегатів технологічного обладнання наземного комплексу. Укладено контракт з будівельною організацією на будівництво комунікацій та споруд на пусковому центрі Алкантара (Бразилія). Успішно проведено перший етап льотних випробувань апаратури перспективної авіоніки для системи управління ракети-носія "Циклон-4".

За контрактами з компанією Орбітал Сайєнсіз Корпорейшн (США) виготовлено та доставлено на космодром Уоллопс (США) виріб основної конструкції першого ступеня ракети-носія "Таурус-2".

Завершено процедуру реорганізації міжнародної компанії "Морський старт". Запуски супутників з плавучої платформи в Тихому океані передбачається поновити у 3-му кварталі 2011 року.

Укладено контракт з канадською компанією MDA на створення Національної супутникової системи зв'язку "Либідь" та розпочато роботи з реалізації проекту.



За напрямом створення системи координатно-часового та навігаційного забезпечення України виконано роботи з формування і дослідної експлуатації мережі з 13 контрольно-корегувальних станцій, завдяки чому досягнуті показники субметрового рівня точності координатних визначень на всій території України.

За напрямом створення системи контролю та аналізу космічної обстановки (СКАКО) забезпечено постійне супроводження 221 космічного об'єкту. В рамках підготовки радіотелескопу РТ-70 до участі в міжнародному проекті "Радіоастрон" розроблена та виготовлена двоканальна кріогенна приймальна система з технічними характеристиками, що відповідають світовому рівню.

За підсумками роботи у 2010 році підприємствами, які входять до сфери управління ДКАУ, вироблено і реалізовано продукції на суму майже 2,2 млрд. грн. (порівняно з 2009 роком обсяги виробництва зросли на 5%, обсяги реалізації продукції на 8%, а середньомісячна заробітна плата за 2010 рік зросла на 20,5 %).

Політ українського космонавта на МКС обійдеться у $150 млн

Вартість польоту українського космонавта на Міжнародну космічну станцію оцінюється у 150 мільйонів доларів США.

За словами Ю. Алексєєва, питання відправлення українського космонавта на МКС обговорювалося минулого року на зустрічі керівників українського і російського космічних агентств.

Голова ДКАУ зазначив, що можливі два варіанти польоту. Український космонавт може прибути на МКС із черговим рейсом корабля "Союз" і через 10 – 12 днів повернутися цим кораблем на Землю. Другий варіант – повноцінна робота космонавта у складі екіпажу МКС. Як підкреслив Ю. Алєксєєв, до 2013 року всі екіпажі укомплектовано, і політ українського космонавта може відбутися не раніше 2014 року, якщо "президенти не ухвалять додаткові рішення". Вартість польоту 150 млн дол. – "це повномасштабна ціна, яку платять європейці", додав він.

Держкосмос вважає нерозкритою тему космосу для української економіки

Державне космічне агентство вважає, що його потенціал із впровадження космічних технологій для різних галузей економіки не повністю реалізовано.

"Нам треба впроваджувати наші космічні технології... В Україні склалася дуже сильна, хороша методологія обробки даних від космічних апаратів на орбіті", – підкреслив керівник агентства. З його слів, агентство може аналізувати швидкість проходження льоду на річках, швидкість танення снігу й давати прогноз про те, де є потенційна небезпека паводка.

Крім того, Держкосмос успішно впровадив раннє виявлення вогнищ загоряння в лісах і торік надавав про це інформацію в Кабінет Міністрів кожні дві години. "Найменший димок над лісами ми відстежували й кожні 2 години давали в Кабмін інформацію... Є ціла методика, наприклад, якщо хвойний ліс, то він має схильність до загоряння вище втричі, ніж листяний ліс", – розповів Алексєєв. Він також зазначив, що Держкосмос може брати участь у складанні кадастру землі, вивчати глибину залягання природних копалин та інші роботи.

Для першого пуску ракети-носія з космодрому "Алкантара" необхідно ще 260 млндол

"Було прораховано, що нам ще потрібно 260 млн, щоб здійснити перший пуск на" Алькантарі "... Нами подані обсяги необхідного фінансування. Я був на оперативній нараді у першого віце-прем'єра, міністра економічного розвитку і торгівлі Андрія Петровича Клюєва, і він пообіцяв, що протягом квітня будуть вирішені обсяги фінансування ", – заявив Ю. Алексєєв.

Нагадаємо, Верховна Рада України (ВР) у ході вечірнього засідання 5 квітня прийняла за основу урядовий законопроект, що передбачає часткове фінансове забезпечення виконання міжнародних зобов'язань України за договором із Бразилією про довгострокове співробітництво щодо використання ракети-носія "Циклон-4".

Ракетоносій "Циклон-4" є поліпшеним варіантом триступеневої ракети-носія "Циклон-3", призначений для оперативного та високоточного виведення на кругові, геостаціонарні і сонячно-синхронні орбіти космічних апаратів різного призначення з космодрому в Алькантарі (Бразилія). Він дозволить виводити супутники масою до 5,5 т на кругову орбіту висотою 500 км і масою до 1,8 т на геоперехідну орбіту. ДКАУ розраховує на запуск нового українського супутника ДЗЗ "Січ-2" у травні-червні.

ДО ДНЯ АВІАЦІЇ ТА КОСМОНАВТИКИ

У Києві пройшло спільне засідання Президії НАНУ та Колегії ДКАУ, присвячене 50-річчю польоту Ю.О. Гагаріна у Космос

8 квітня 2011 року у Великому конференц-залі НАН України (м. Київ, вул. Володимирська, 55) відбулося спільне розширене засідання Президії Національної академії наук України та Колегії Державного космічного агентства України, присвячене 50-річчю польоту Ю.О. Гагаріна у Космос.

У засіданні, яке очолював президент НАН України, академік НАН України Б.Є. Патон, взяли участь представники НАН України, ДКА України, МОН України, Аерокосмічного товариства України, ветерани космодрому Байконур, студенти, учні Малої Академії наук та інші гості.

Учасники урочистого засідання заслухали виступи президента НАН України Б.Є. Патона, радника голови ДКА України Е.І. Кузнєцова, першого космонавта України Л.К. Каденюка, льотчика-космонавта Росії Р.Ю. Романенка, ветеранів космодрому Байконур В.Т. Гладченка і О.С. Болтенка, історика космонавтики В.П. Платонова, членів-кореспондентів НАН України В.А. Кордюма і Г.К. Коротаєва, академіка НАН України Я.С. Яцківа.

Під час засідання було продемонстровано документальний фільм відеостудії Роскосмосу "Юрій Гагарін. Зоряний обранець".

Напередодні Дня космонавтики Радника Голови ДКАУ Е.І. Кузнєцова нагороджено Національним орденом Франції "За заслуги"

8 квітня 2011 року в резиденції посла Франції в Україні відбулося нагородження радника Голови Державного космічного агентства України Едуарда Івановича Кузнєцова Національним орденом Франції "За заслуги", який вручив посол Франції в Україні пан Жак Фор.

Національний орден "За заслуги" (фр. L'OrdrenationalduMerite) – національний орден Франції, заснований 3 грудня 1963 року президентом Франції генералом де Голлем. Цим орденом нагороджуються особи, які відзначилися на державній службі, в громадській діяльності та у військовій справі. Іноземцям орден присуджують у виняткових випадках за професійні досягнення в галузі науки, культури та мистецтва. Рішення про нагородження приймає прем'єр-міністр Франції за поданням Уряду.

З Францією Едуарда Івановича Кузнєцова пов'язують два роки роботи керівником з української сторони проекту "Твіннінг-Спейс": "Прискорення українсько-європейського співробітництва в космічній сфері". Професіоналізм, високі організаторські якості та ерудиція Е.І. Кузнєцова були належним чином оцінені французькою стороною.

КОСМІЧНА НАВІГАЦІЯ

У Китаї запущений навігаційний супутник

9 квітня з космодрому Січан здійснено запуск ракети-носія Chang Zheng-3A з навігаційним супутником Beidou DW8 на борту.

Реалізація програми "Бейдоу", старт якої було дано в 2000 році, розрахована на три етапи. Перший етап (2000-2003 рр.) – створення експериментальної системи навігації вже завершився, завдяки чому Китай став третьою країною після США і Росії, що володіє такого роду супутниковою системою. Другий етап роботи, який передбачає формування системи, здатної забезпечувати Азіатсько-Тихоокеанський регіон, повинен повністю завершитися до 2012 року. У рамках третього етапу, розрахованого на період до 2020 року, буде сформована глобальна навігаційна система "Бейдоу", що має в своєму складі не менше 30 супутників.

"Бейдоу-8" і 5 супутників, запущених в 2010 році, утворюють систему у форматі "3 +3" /три супутники GEO і три IGSO/, яка після проведення відповідних тестів почне надавати послуги, охопивши значну частину території Китаю, передає агентство Сіньхуа.

Подготовлено по материалам информационно-аналитического центра "СПЕЙС-ІНФОРМ"

www.space.com.ua

Утро космической эры



Продовження. Початок в №14.

А теперь, о главном герое этой статьи – Юрии Гагарине.

Родился он 9 марта 1934 года в селе Клушино Гжатского (ныне Гагаринского) района Смоленской области в простой крестьянской семье. Отец Алексей Иванович и мать Анна Тимофеевна были людьми без образования, но очень трудолюбивыми и с добрым сердцем.

Хочу обратить внимание читателей на тот факт, что именно 9 марта 1934 года в Ленинграде завершилась серия удачных пусков первых советских жидкостных ракет и было подписано Постановление Правительства СССР о создании первого в стране Реактивного научно-исследовательского института под руководством Сергея Королева. Конструктор ракеты был профессор М.Тихонравов – руководитель головного проектного отдела этого НИИ. Именно в этот день Королев и Тихонравов впервые заговорили о возможности полета человека в космос.

В суровый 1941 год Юрий Гагарин пошел в первый класс Клушинской школы. Букварь был один на всех, тетрадей не было, писали на обоях и полях газет. Вскоре в деревню вошли немцы. Семью Гагариных выгнали из дома, им пришлось вырыть землянку на окраине села. Отец был хорошим плотником, это и помогло обустроить жилище, в котором Гагарины прожили практически всю войну.

После полета Юрия Алексеевича в космос земляки-клушане восстановили землянку, превратив ее в музей. Она существует и в настоящее время, напоминая многочисленным экскурсантам о суровом военном детстве Гагарина. Уместно здесь вспомнить события 1961 года, когда Политбюро утверждало первого космонавта и его дублера. Королев заранее из отряда космонавтов (20 человек) для первого полета отобрал Гагарина и Титова. Они более всего подходили для выполнения этой задачи – юноши с горячим сердцем, быстрым умом, крепкими нервами, несгибаемой волей, стойкостью духа, бодрые, жизнерадостные, физически крепкие. Сергей Павлович даже учел их рост – 165 см, что наиболее подходило для размещения в кабине малогабаритных на то время космических кораблей. За неделю до полета Королев доложил Хрущеву и представил следующую характеристику в ЦК КПСС на Юрия Гагарина: "Вожак отряда, целеустремленный, инициативный. Развит весьма гармонично. Вынослив, тактичен, аккуратен, вежлив, скромен. Интеллектуальное развитие высокое. Отношения с женой нежные, товарищеские". Совещание в Политбюро было долгим. Несколько человек противились назначению Гагарина первым кандидатом, обосновывая это тем, что он и его родители во время войны длительно проживали на оккупированной немцами территории. Биография его, как они говорили, была "подмоченной". Но Никита Хрущев настоял на своем, и Юрия Гагарина утвердили кандидатом в первый полет, Германа Титова – дублером.

Надо откровенно сказать, что в то время идеологи КПСС строго относились к подбору кадров. Так называемые тогда мандатные комитеты безжалостно отсеивали способных людей, поступающих в элитные учебные заведения и, особенно, военные, у кого родители проживали во время войны на территории, оккупированной фашистами. Я лично был свидетелем таких случаев. Моего товарища по школе, с которым мы поступали в Армавирское истребительное училище в 1950 году, мандатный комитет туда не пустил. Не поступил он и в Ростовское противотанковое училище, и только лишь в Ленинградское милицейское училище прошел без проблем.

В 1949 году после окончания 6 класса Юрий уехал в Москву и поступил в ремесленное училище при Люберецком заводе сельскохозяйственных машин на отделение литейщиков. Он очень хотел учиться на слесаря, но туда принимали после 7 классов школы. В музее Звездного городка, в мемориальной комнате Ю.Гагарина, среди его вещей и документов хранится маленький алюминиевый самолет, отлитый им в училище, бережно хранимый космонавтом всю жизнь как символ его первого познания труда.

В ремесленном училище Юрий Гагарин поступил в 7-й класс Люберецкой вечерней школы рабочей молодежи. Дирекция училища помогла ему поступить в индустриальный техникум в г.Саратов. Там же Гагарин поступил в аэроклуб и стал упорно изучать теорию и практику летного дела. Первый в жизни прыжок с парашютом укрепил в нем мечту о полете.

В 1955 году Юрий успешно защитил дипломный проект в техникуме и получил квалификацию техника-литейщика. Все лето он провел в лагерях Саратовского аэроклуба и, закончив его на "отлично", получил направление в Оренбургское авиационное училище.

1957 год. Запуск первого в мире искусственного спутника Земли совпал в жизни Гагарина с окончанием училища, присвоением ему первого офицерского звания – лейтенант и свадьбой с девушкой Валентиной. Командование училища оставило Юрия на должности летчика-инструктора. Но он подал рапорт с просьбой направить его на Север. Когда жена задала ему вопрос: "А почему на Север?" Гагарин ответил: "Там всегда трудно". Через два года службы после прохождения специальной медицинской комиссии его зачислили в первый отряд космонавтов. Это был 1960 год. Гагарину исполнилось 26 лет.

1960 год – самый знаковый в подготовке космонавтов. В конструкторском бюро Реактивного НИИ под руководством С.Королева и М.Тихомирова был спроектирован и построен на заводе первый космический корабль "Восток". Сергей Королев планировал показать его Никите Хрущеву и членам правительства на площадке 4Н полигона Капустин Яр в начале июля 1960 года во время проведения совещания под кодовым названием "Тополь". В тот день Хрущев был не в настроении, и когда проходил мимо Королева, стоявшего возле космического аппарата и показывавшего на ракету, то даже не повернул головы к главному конструктору. Это привело Сергея Павловича в шок. Именно тогда с ним случился первый инфаркт.

Первые космические корабли "Восток" и "Восход" были малогабаритными, рассчитаны на одного космонавта. На кораблях спускаемые аппараты (кабины космонавтов) не обладали аэродинамическими качествами, поэтому их спуск на Землю с орбиты осуществлялся по баллистической траектории. С пульта управления космонавта на корабле "Восток" можно было подавать всего 3 команды, да и то их выдача была заблокирована выполнением контрольного теста. В случае отказа автоматики летчик-космонавт должен был вскрыть запечатанный конверт, прочитать кодовое число и набрать его на специальном наборном устройстве. Если он не допустил ошибки, то после этого можно было включать электропитание пульта управления и выдавать команды. Этот "логический ключ", заложенный тогда в управление кораблем, свидетельствовал о том, что при первом шаге в космос ученым и конструкторам еще не было известно, что же произойдет с психикой человека, когда он окажется в космосе в условиях невесомости.

Возвращение КК "Восток" планировалось в два этапа. Первый – сход корабля с орбиты и полет до входа в плотные слои атмосферы. Второй – полет в плотных слоях атмосферы и посадка на Землю. Космический корабль "Восток" мог осуществлять это как в автоматическом, так и в ручном режимах. На предпосадочном витке орбиты в программно-временное устройство корабля с наземного командного пункта управления полетами подавалась команда, содержащая информацию о времени включения тормозной двигательной установки и величине тормозного импульса. На посадочном витке выдается команда на его ориентацию в пространстве так, чтобы тормозная двигательная установка была направлена строго вперед по вектору скорости направления полета. После этого система ориентации и управления движением удерживает корабль в этом положении. В расчетное время по команде, поступающей из программно-временного устройства, включается двигательная установка. Другая команда, поступающая от прибора-измерителя скорости, производит "отсечку" работы тормозного двигателя для того, чтобы последующий спуск проходил по расчетной траектории. После отработки тормозного импульса скорость корабля уменьшается, происходит разделение отсеков – корабля и спускаемой кабины с космонавтом. Дальнейший полет спускаемого аппарата происходит по баллистической траектории. Также происходит его аэродинамическое торможение в плотных слоях атмосферы. Скорость уменьшается примерно до 200 метров в секунду, затем вводится в действие парашютная система, снижающая скорость до посадочной. При приземлении включаются тормозные пороховые двигатели мягкой посадки.

Предусмотрена ручная система посадки. Справа на кресле космонавта установлен рычаг управления тормозным двигателем, слева – рычаг управления системой ориентации корабля. При таком баллистическом торможении спускаемого аппарата в плотных слоях атмосферы перегрузки возрастают довольно быстро и достигают 8 единиц, что находится на пределе физических возможностей человеческого организма. При этих перегрузках космонавт уже теряет зрение. При таком спуске нельзя добиться и высокой точности посадки. Любая, даже небольшая, неполадка в автоматике системы ориентации корабля способна привести к тому, что человек может погибнуть от чрезмерной перегрузки или вообще не вернуть спускаемый аппарат на Землю. Эти недостатки в космических кораблях "Союз" были полностью устранены. Их конструкция позволяла осуществлять управление с использованием аэродинамического качества на всей траектории спуска в плотных слоях атмосферы.

Исследованиями и экспериментами установлено, что здоровый и тренированный физически человек удовлетворительно переносит 7-кратные перегрузки в течение 5 минут, 10-кратные – в течение 2 минут, 12-кратные – нескольких десятков секунд. И это не в любом положении тела, а лишь тогда, когда перегрузка действует в направлении грудь-спина. Поэтому в космических кораблях кресла устанавливают именно в таком положении, чтобы вектор скорости ракеты-носителя и спускаемого аппарата был в направлении грудь-спина.

Продовження в наступному номері.

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

18-24 квітня



18 квітня 1916 р. *народився заслужений льотчик-випробувач СРСР, Герой Радянського Союзу В.Г.Павлов.*



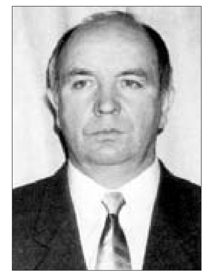
18 квітня 1944 р. *здійснив перший політ штурмовик Іл-10 з двигуном АМ-42, В.К.Коккінакі.*

19 квітня 1911 р. *головне інженерне управління затвердило план організації в Росії шести авіаційних загонів: у Києві, Новогеоргієвську, Гродно, селі Спаському, Читі та Карсі.*



19 квітня 1918 р. *народився льотчик-винищувач, заслужений військовий льотчик СРСР, Герой Радянського Союзу, командувач авіації ВМФ (1974-1982) О.О.Мироненко.*

19 квітня 1946 р. *народився заслужений льотчик-випробувач СРСР В.В.Заболотський.*





19 квітня 1971 р. *РН "Протон" вивела на навколоземну орбіту першу в світі ДОС "Салют".*



19 квітня 2005 р. *здійснив перший політ другий екземпляр регіонального реактивного літака Ан-148-100, екіпаж С.М.Трошина.*

20 квітня 1932 р. *засновано КП МО України "Балаклійський ремонтний завод".*



20 квітня 1937 р. *здійснив перший політ літак конструкції О.К.Антонова ЛЕМ-2 (ОК-38), М.Федосєєв.*

20 квітня 1938 р. *народився головнокомандувач РВСН (1992-1997), маршал І.Д.Сергєєв.*



20 квітня 1961 р. *народився перший заступник начальника Головного управління особового складу ГШ ЗС України Б.Г.Жуковський.*



20 квітня 1981 р. *здійснив перший політ прототип винищувача Су-27 серійної конфігурації, В.С.Іллюшин.*

20 квітня 1961 р. *на озброєння прийнято ЗРК С-75М "Волхов" з ракетою В-750М.*

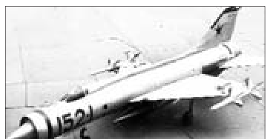


20 квітня 2001 р. *здійснив перший політ реактивний транспортно-пасажирський літак Ан-74ТК-300 із двигунами Д-36 серії 4А, екіпаж О.А.Круца.*

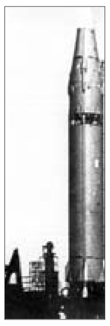
ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ



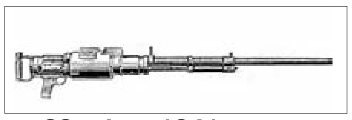
21 квітня 1951 р. *народився льотчик-космонавт О.І.Лавейкін.*



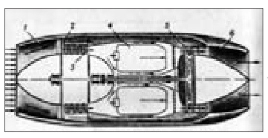
21 квітня 1961 р. *здійснив перший політ дослідний важкий винищувач Е-152/1 ДКБ "МіГ", Г.К.Мосолов.*



21 квітня 1961 р. *здійснено перший успішний пуск МБР С.П.Корольова Р-9.*



22 квітня 1941 р. *на озброєння прийнято авіаційний кулемет М.Є.Березіна калібру 12,7 мм.*



22 квітня 1941 р. *А.М.Люлька запатентував схему двоконтурного турбореактивного двигуна.*

22 квітня 1944 р. *створено ДП МО України "Зміївський енергомеханічний ремонтний завод" (ЗЕРЗ 807).*

22 квітня 1962 р. *народився начальник управління авіаційно-технічного забезпечення логістики КПС ЗС України О.П.Демішкан.*

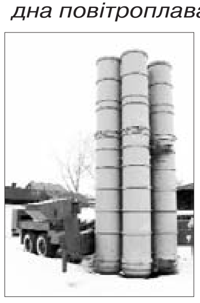


23 квітня 1898 р. *народився піонер парашутизму Л.Г.Мінов.*



23 квітня 1907 р. *народився військовий льотчик, перший командувач 43-ї РА РВСП Г.М.Тупіков.*

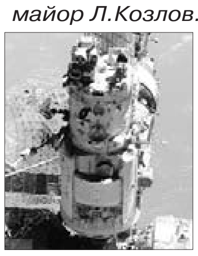
23 квітня 1911 р. *у Санкт-Петербурзі відкрилася перша в Росії міжнародна повітроплавальна виставка.*



23 квітня 1979 р. *підписано акт про прийняття на озброєння зенітної ракетної системи С-300П.*



23 квітня 1987 р. *у м. Прилуки прибули перші стратегічні бомбардувальники Ту-160. Перший літак посадив заступник командувача Дальньої авіації генерал-майор Л.Козлов.*



23 квітня 1996 р. *РН "Протон-К" вивела на навколоземну орбіту останній, п'ятий, науковий модуль "Природа" для ОК "Мир".*

24 квітня 1963 р. *народився заступник директора Адміністративного департаменту В.О.Говор.*

24 квітня 1965 р. *народився директор ДП МО України "Львівський радіоремонтний завод" О.О.Заїка.*



24 квітня 1997 р. *здійснив перший політ другий екземпляр військово-транспортного літака Ан-70, екіпаж О.В.Галуненка.*

100 ЛЕТ – ПОЛЁТ ПРОДОЛЖАЕТСЯ!

"Одесавиаремсервис" в датах



27 апреля 1911 года – в небо над Одессой поднялся первый самолёт, построенный в авиамастерских (позднее – "Завод аэропланов Анатра") и пилотируемый лётчиком Николаем Костиным. Этот день стал исторической датой образования Одесского авиаремонтного завода.

1917 год – бурное развитие производства: для нужд фронта завод выпускает до 100 самолётов в месяц, став самым крупным авиастроительным предприятием в России.



1923 год – в цехах авиаконструкторских мастерских №7 (как тогда называлось предприятие) собрано несколько самолётов "Конёк-Горбунок" конструкции Василия Хиони.



1941-1945 годы – 256-ые стационарные авиационные мастерские ремонтируют для фронта самолёты типа У-2, Р-5, И-5, И-15, И-16, И-153, Ил-2, Ли-2, ЛаГГ-3, а также различные модификации самолётов типа "Як", самолёты американского и немецкого производства. В период отступления Красной Армии мастерские передислоцируются сначала в Сталино (Донецк), затем – в Армавир, оттуда – в Камышин, потом – в Ворошиловград (Луганск), и с Украины – в Беслан, на Кавказ. Потом были Баку, снова Кубань, Армавир. И уже вслед за наступающими войсками – на запад, вплоть до возвращения в родную Одессу.



1950-60-ые годы – 302-ая авиационно-ремонтная база ВВС, с 1958 года – 246-ой авиационно-ремонтный завод ВВС, а с 1964 года – 562-ой авиационно-ремонтный завод ВВС ремонтирует самолёты типа По-2, Ил-10, МиГ-15, МиГ-17, МиГ-19, авиационные двигатели М-102, АМ-42, РД-9Б.



1967 год – освоение ремонта самолёта МиГ-21 и авиационного двигателя 37ф2с. Примерно в это же время – освоение ремонта авиационных двигателей Р11-100, Р13-300, Р11Ф2С-300, Р95Ш.



1986 год – освоение ремонта самолёта МиГ-27, освоение капитального ремонта авиационного двигателя Р95Ш.



1990-ые годы – освоение ремонта авиационного двигателя АИ-25ТЛ, а затем и самолёта Л-39. Освоение ремонта коробки самолётных агрегатов КСА-1 и КСА-2 для самолётов типа МиГ-29, а также капитального ремонта вспомогательной силовой установки ГТДЭ-117 для самолётов МиГ-29 и Су-27, а затем – и авиационного двигателя М-14П. Освоение производства остекления для самолётов МиГ-21, Л-39, Су-17, Су-27, МиГ-29, МиГ-23, Як-52 и вертолётов Ми-8, Ка-26, Ми-2.



2000-2011 годы – Государственным предприятием Министерства обороны Украины "Одесское авиационно-ремонтное предприятие "Одесавиаремсервис" выполнена модернизация авиационного двигателя Р-95Ш, модернизация самолёта Л-39 в нескольких различных вариантах. Создание действующего самолёта-реплики "Анатра-Анасаль". Освоено производство мягких топливных баков для вертолётов Ка-28(27). Освоен капитальный ремонт агрегатов 888, 889, КТА-5 (всех модификаций) для авиадвигателей типа АИ-20, Д-36 и других. Освоен капитальный ремонт агрегатов 888, 889, КТА-5 (всех модификаций) для авиадвигателей типа АИ-20, Д-36 и других. Завершение освоения изготовления деталей и агрегатов крыла для самолёта Ан-148 по договору с Филиалом Серийного Завода "Антонов" и подготовка к сертификации опытного образца цельнометаллического легкомоторного 4-местного самолёта с нижним расположением крыла, с дизельным авиадвигателем, работающем на авиационном топливе типа ТС-1, предназначенном как для первоначального обучения лётчиков-курсантов, так и для бизнес-полётов.

Подготовил Алексей Тригуб. "Крила України".

Більшість українців використовують інтернет на роботі в особистих цілях



Компанія Appleton Mayer провела дослідження, яке показало, що понад 65% українців на роботі використовують інтернет в особистих цілях.

У дослідженні взяли участь більше 25 тис. респондентів. У результаті було виявлено, що 69% працівників українських компаній щодня використовують інтернет на роботі в особистих цілях, тільки 7% співробітників повідомили, що використовують інтернет лише по роботі.

Найбільш лояльними виявилися співробітники невеликих компаній. У компаніях, в яких локальні мережі об’єднують від 5 до 25 комп’ютерів, 20% співробітників використовують інтернет лише по роботі. Найчастіше це компанії малого та середнього бізнесу.

Тому автори дослідження дішли висновку, що нецільове використання корпоративного доступу в інтернет в невеликих компаніях невелике.

Коли мова йде про використання інтернету на роботі в особистих цілях, найчастіше співробітники відвідують інформаційні ресурси (в 31% випадків), соціальні мережі, персональні сайти і блоги (у 22% випадків).

Крім того, в топ-5 входять сервіси обміну миттєвими повідомленнями та VoIP-сервіси (7%), мультимедійні ресурси (7%) та пошукові системи (6%).

На Заході роботодавці давно вже активно відстежують поведінку користувачів в онлайні, зокрема в соціальних мережах.

Дослідження компанії Proofpoint Inc. показало, що якщо недавно роботодавці відстежували інформацію про співробітників тільки за допомогою пошукової системи Google, то зараз вони проводять пошук і по соціальних мережах – Facebook, Twitter, на YouTube тощо.

При цьому роботодавці звертають увагу на компрометуючі фото, нецензурні коментарі, наявність факторів, які свідчать про нездоровий спосіб життя, та інші шкідливі звички. Інформація з соціальних мереж про користувача може стати не менш вирішальним чинником для прийому на роботу або відмови співробітнику, ніж його резюме або результати співбесіди.

Дослідження Proofpoint Inc. показало, що в компаніях з чисельністю понад тисячу людей причинами близько 8% звільнень є некоректна поведінка в соціальних мережах. Рік тому з цієї причини звільнили близько 4% співробітників.

Все частіше великі компанії наймають фахівців або компанії, які спеціалізуються на аналізі для користувача активності в соціальних мережах.

Аналітики вважають, що при прийомі на роботу все частіше відходять від формату односторінкового резюме. Тепер резюме співробітника – це історія його активності в інтернеті. Причому все частіше роботодавців не цікавить зміст порушення, а вони звертають просто на сам факт його існування.

Неприпустимою поведінкою в соціальних мережах може бути також порушення правил публікації секретної інформації, обмін файлами, обговорення компанії на різних онлайнових сервісах або публікації в блогах.

На яких сайтах “гуляють” українці

Мабуть, найпопулярнішим сайтом серед українців є Google з охопленням аудиторії майже 60%. Україна для відомого пошуковика – не виняток. Поки що конкурентом на глобальному майданчику є лише Facebook і Microsoft.

За підсумками, Facebook, який посів третє місце, використовували 648 млн. унікальних користувачів. Срібло тримає у себе корпорація Microsoft із 869 млн. А Google мав 970 млн. унікальних відвідувачів.

Причому серед американської аудиторії соціальна мережа Facebook примудрилася обігнати Google ще на початку минулого року. По суті, частки цих гігантів у США відрізняються несуттєво – сайти йдуть нога в ногу і мають приблизно 14% аудиторії на двох.

Український користувач до нової соцмережі не звик. Охоплення його аудиторії серед місцевого населення – трохи більше 20%, тоді як “Вконтакте” користуються понад 55% українських користувачів інтернету (дані компанії InMind).

Серед успішних російських проектів, які впевнено почуваються в Україні, – mail.ru і yandex. Їх охоплення, згідно з дослідженням gemiusAudience, знаходиться на рівні трохи вище 50%.

Топ-10 українських інтернет-ресурсів

місце в рейтингу	ресурс	охоплення аудиторії
1	marketgid.com	28.00%
2	i.ua	23.35%
3	tochka.net	21.84%
4	meta.ua	19.34%
5	bigmir.net	18.41%
6	ukrhome.net	18.26%
7	online.ua	17.22%
8	gismeteo.ua	16.56%
9	ua.all-biz.info	15.17%
10	emarket.ua	14.40%

За даними Gemius Ukraine, gemius Audience, 2011

Топ-10 інтернет-магазинів України

	назва магазину	частка ринку, %
1	Rozetka	9,1
2	Mobitrade	2,7
3	ALLO	2,1
4	Petrovka	1,8
5	FotoMag	1,5
6	Neckermann	1,5
7	Sokol	1,4
8	Matrix	1,4
9	Foxtrot	0,9
10	CD Doma	0,9
	Інші	76,6
	усього	100,0

За даними Euromonitor International



Перший квартал 2011 року відзначився неймовірно інтенсивною вірусною активністю і кількома инцидентами

Такі дані представлені в звіті компанії Panda Security.

У березні відбулася найбільш масивна атака на мобільні телефони, які працюють на базі операційної системи Android. За чотири дні шкідливі програми на Android Market були завантажені близько 50 тис. разів. Програми автоматично завантажували на телефон троян, який викрадав особисту інформацію з мобільних телефонів, завантажував і встановлював інші додатки без відома користувача. Google зумів видалити шкідливі програми зі свого магазину, а трохи пізніше – і з мобільних телефонів користувачів.

Ще одним гучним інцидентом стало широке використання Facebook для розсилки зловмисних програм, винуватцем якого був Джордж С. Бронко, 23-річний житель Каліфорнії. Його визнали винним у зламі облікових записів і шантаж і за що йому загрожує до шести років позбавлення волі. Бронко зламував електронну пошту користувачів Facebook, використовуючи інформацію з їх акаунтів, а потім шукав у пошті будь-яку інформацію, яку можна використовувати для шантажу.

У 1-му кварталі відбувся також напад групи анонімних кібер-активістів на сайт компанії HBGary Federal, яка працює у сфері безпеки. Це сталося після того, як технічний директор HBGary Federal Аарон Барр заявив, що має в своєму розпорядженні докладну інформацію про учасників угруповання анонімних кібер-активістів. У результаті вищезгадана група зламала сайт компанії, а також її акаунт у Twitter, вкравши тисячі листів, які потім були поширені на сайті The Pirate Bay, найбільшому в світі BitTorrent-трекер. Після цього Аарон Барр змушений був піти у відставку.

З початку року збільшилася кількість IT-погроз, на даний момент їх налічується близько 73 тис., а це на 26% більше, ніж у 1-му кварталі 2010 року. Із загальної кількості шкідливих програм 70% склали трояни.

Найбільш інфікованими країнами залишаються Китай, Таїланд і Тайвань з показником зараженості приблизно 70%. Росія знаходиться в п’ятірці інфікованих країн. Останні місця займають Ірландія, Перу і Еквадор.

“Яндекс” запустив панорами ще 11 міст України

Компанія “Яндекс” розширила свій сервіс “Панорами” і додала до нього ще 11 міст України.

Тепер на панорамах “Яндекса”доступні Донецьк, Львів, Одеса і ще вісім міст країни. Для створення нових панорам у цих містах компанія сумарно сфотографувала понад 2,7 тис. кілометрів вулиць.

Сервіс “Панорами”дозволяє побачити пам’ятки в різних містах України. Наприклад, таким чином можна подивитися Ратушу у Львові, Театральну площу в Чернівцях, набережну в Дніпропетровську.

За допомогою сервісу також можна подивитися, як виглядає, зокрема, обраний готель, кафе поряд з ним або автобусна зупинка.

Жителі України можуть платити електронними грошима з використанням банківських карт

Компанія “Яндекс” “прив’язала” банківські картки до електронних гаманців своїх користувачів.



Це означає, що користувачі можуть здійснювати платежі через систему “Яндекс.Деньги” з використанням своїх банківських карт. Крім того, така можливість доступна і жителям інших країн СНД.

При здійсненні платежу не потрібно кожного разу вводити дані своєї банківської карти. Користувачам буде достатньо один раз прив’язати до гаманця банківську карту, а далі при переказі грошей потрібно буде просто вказувати свій платіжний пароль в системі “Яндекс.Деньги”.

Після такої прив’язки в будь-який момент можна оплачувати послуги, переводячи кошти з рахунка в системі “Яндекс.Деньги”. Таким чином можна оплачувати товари не тільки в інтернет-магазинах, а ще й платити за Skype, подарунки в соціальних мережах або за інші віртуальні товари.

Кілька тижнів тому користуватися сервісом “Яндекс.Деньги” стали жителі України.

Google Chrome захистить від скачування шкідливих файлів

У браузері Google Chrome з’явиться підтримка каталогу шкідливих файлів.

Завдяки цій функції браузер зможе попередити користувача про завантаження шкідливих файлів.

Ця функція не є новою для сучасних браузерів. Наприклад, багато антивірусів вбудовуються в браузери, “на льоту” перевіряють завантажувані файли. Якщо такі файли заражені вірусом, антивіруси повідомляють про це користувачів браузерів.

Однак антивіруси встановлені не на всіх комп’ютерах. Це означає, що багато користувачів залишаються беззахисними перед сучасними вірусами.

За допомогою нової функції користувачі зможуть захистити себе від розповсюдження вірусів. На даний момент функція працює в режимі тестування, коли браузер перевіряє на віруси тільки виконувані файли для операційної системи Windows (файли з розширенням. Exe). У майбутньому буде присутня перевірка інших файлів.

Однак розробники підкреслюють, що навіть якщо користувач буде повідомлений про шкідливий файл, він зможе його завантажити, адже не виключено, що файл потрапив помилково в каталог шкідливих файлів Safe Browsing blacklist.

Каталог шкідливих сайтів буде створено в рамках експериментальної програми Safe Browsing API. Поки нова функція доступна тільки у версіях браузера для розробників.

Сторінку підготував Сергій Фурдик.

ОЛІМПІЙСЬКИЙ СПОРТ

Жінки тепер літатимуть на лижах нарівні з чоловіками



Учасники Олімпіади-2014 у Сочі розіграють медалі в шести нових видах програми. Такий вердикт Міжнародного олімпійського комітету (МОК).

Вперше в Сочі отримають медалі "літаючі лижниці", змагання яких до цього були показовими. Окрім жіночих стрибків з трампліна, до програми Ігор-2014 увійшли командні змагання з фігурного катання, командні змагання з санного спорту, лижний хафпайп (у чоловіків і жінок), а також змішана біатлонна естафета.

"Це захоплюючі види, які чудово доповнять існуючу спортивну програму. Позитивним моментом є і збільшення кількості жінок, які беруть участь в зимових Олімпійських іграх", – заявив президент МОК Жак Рогге.

Найближчим часом до олімпійської програми можуть увійти ще деякі види спорту, наприклад, командні змагання з гірськолижного спорту.

Єдиним видом спорту, в якому на зимових Олімпіадах змагаються лише чоловіки, залишилося лижне двоєборство.

Зазначимо, що українські спортсмени, скоріш за все, зможуть претендувати на медалі з нових олімпійських дисциплін лише у змішаній біатлонній естафеті. На останньому чемпіонаті світу з біатлону, нагадаємо, збірна України посіла восьме місце. Але про потенціал української змішаної естафети свідчать медалі, завойовані пізніше чоловічою ("бронза") та жіночою ("срібло") естафетними командами.

НАВКОЛО ЄВРО-2012

ФІФА хоче допомогти Боснії поїхати на Євро-2012

Міжнародна організація ФІФА створила спеціальну комісію, яка покликана вирішити питання про дискваліфікацію збірної Боснії. Очікується, що найближчим часом буде представлений план виходу з кризової ситуації.



Шість чиновників ФІФА повинні провести переговори з керівниками боснійської федерації і спробувати виправити ситуацію до 26 травня, коли пройде засідання генеральної асамблеї.

Це може дозволити вирішити питання з продовженням участі Боснії у відбірному турнірі Євро-2012 до 3 червня, коли призначено гру з Румунією.

Нагадаємо, що Боснія була відсторонена від участі у всіх турнірах під егідою ФІФА за те, що місцеву федерацію очолюють відразу три чиновники, по одному представнику від кожної з етнічних груп, що проживають в країні.

ПРОФЕСІЙНИЙ РИНГ

Кличко передумав битися в червні

Чемпіон світу WBC в суперважкій вазі Віталій Кличко не повернеться на ринг у червні цього року, як планував раніше.



Наступний захист свого титулу українець проведе 10 вересня проти першого номера у рейтингу WBC поляка Томаша Адамека.

"Нам сказали, що Кличко не буде битися в червні, – заявила Кеті Дува, промоутер Адамека. – Таким чином, Віталій вийде на ринг 10 вересня проти Томаша. Рішення про місце проведення бою буде прийнято найближчим часом".

Українець та поляк підписали контракт на бій у січні. Свій останній крок до бою з Кличком Томаш Адамек зробив минулого тижня, коли за очками виграв поєдинок проти ірландця Кевіна Макбрайда.

Віталій Кличко заявляв, що перед зустріччю з Адамеком він хоче провести ще один бій в червні, але, вочевидь, передумав.

ТЕНІС

Австралія втрачає ще одного бійця перед зустріччю з Україною



Третя ракетка Австралії Єлена Докич не допоможе своїй збірній в матчі плей-офф за вихід у першу світову групу тенісного Кубка Федерації проти команди України.

Докич заявила, що вона планує взяти перерву у своїх виступах, щоб відновитися фізично.

Єлена Докич в березні виграла свій перший турнір WTA за останні 8,5 років, перемігши в Куала Лумпурі. Зараз австралійка посідає в світовому рейтингу 63 місце і є третьою у своїй країні, поступаючись Саманті Стосур і Ярмілі Грот.

Таким чином, Докич стала вже другою тенісисткою, яка відмовилася грати за свою збірну в матчі проти України. Минулого тижня подібне рішення ухвалила лідер австралійок Стосур, щоб краще підготуватися до Roland Garros.

За Україну через проблеми зі здоров'ям не зіграють сестри Бондаренко, тому обігрувати австралійок ми будемо в складі Лесі Цуренко, Ольги Савчук, Юлії Бейгельзімер і Вікторії Кутузової.

Матч Австралія – Україна відбудеться в ці вихідні в Мельбурні.



ФОРМУЛА-1

Хайдфельд присвятив свій малайзійський подіум Кубіці

Гонщик команди "Формули-1" Renault Нік Хайдфельд написав травмованому Роберту Кубіці відкритий лист, опублікований німецькою газетою Bild.

У посланні німецький гонщик присвятив свій подіум на Гран-прі Малайзії Кубіці, що перебуває у лікарні.

"Роберт, ти бачив? Я наніс твій логотип на передню частину свого шолома, а також польський прапор. Хочу, щоб ти знав, що думаю про тебе. Повір, це третє місце – і твоє теж! Я знаю, про що ти зараз думаєш: "Renault побудувала прекрасну машину в цьому році, і мені хочеться якомога швидше повернутися за кермо". Я бажаю тобі скорішого одужання: видужуй і приєднуйся до нас! Твій Нік", – говориться в листі.

Уродженець Менхенгладбаха Нік Хайдфельд замінив Роберта Кубіцу у складі Renault в лютому після того, як польський гонщик потрапив в аварію на ралі Ронде ді Андора. За прогнозами лікарів, через отримані травми Кубіца пропустить весь поточний сезон.

На Гран-прі Малайзії Хайдфельд фінішував на третьому місці, завоювавши свій перший подіум за два роки – в останній раз Нік піднімався на п'єдестал пошани на цій же трасі в 2009 році.

СПОРТИВНА ГІМНАСТИКА

Український гімнаст виграв бронзову медаль у багатоборстві

Український гімнаст Микола Куксенков став бронзовим призером чемпіонату Європи, який фінішував у Берліні.



Куксенков став третім у чоловічому багатоборстві. Він набрав 88,350 балів і, таким чином, розділив третє місце з британцем Даніелем Парвісом.

Ще один українець, Віталій Наконечний, посів восьме місце (86,675).

Ну а на перших двох сходинках п'єдесталу опинилися німець Філіп Бой (88,875 бала) і румун Флавіус Кочі, який поступився переможцю лише 0,050 очка.

Нагадаємо, що на чемпіонаті Європи в Берліні брало участь 11 представників України.

З минулорічного чемпіонату світу зі спортивної гімнастики українці медалей не привезли.

Чемпіонат Європи. Берлін (Німеччина). Чоловіче багатоборство.

1. Філіп Бой (Німеччина) – 88,875 бала
2. Флавіус Кочі (Румунія) – 88,825
3. Микола Куксенков (Україна) і Даніель Парвіс (Великобританія) – 88,350

...

8. Віталій Наконечний (Україна) – 86,675.

ПАРА РОКУ

Віталій Кличко з дружиною названі парою року в Німеччині

Подружню пару Віталія та Наталії Кличків назвали "Парою року" на Гала-концерті, який пройшов у німецькому Гамбурзі.



Організатори премії упевнені в "стійкості їх давньої любові", а німецький Bild пише, що пара "гламурна і симпатична".

Зазначимо, що подружжя 26-го квітня відсвяткує 15-ту річницю свого весілля. Наталя з'являється з Віталієм не тільки на світських заходах, а й намагається не пропускати бої за участю чоловіка.

Винятком для Наталі став бій 23 листопада Віталія Кличка з Ларрі Дональдом, тому що всього за дві години до бою у пари народилася дочка, названа Єлизаветою-Вікторією. Також сім'я виховує хлопчиків Єгора-Даніеля та Максима.

Сторінку підготував Андрій Агєєв.

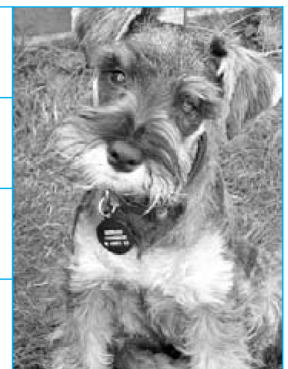
ЗАСНОВНИК:
МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ
Свідоцтво про державну реєстрацію видання: КВ 17301-6071ПР від 17.12.2010 р.
Передплатний індекс 22242.
Газета видається на громадських засадах.
ВІДДРУКОВАНО У
ТОВ "Прес Корпорейшн Лімітед".
м.Вінниця, вул. Чехова, 12 А, тел. (0432) 55-63-97

Рукописи не рецензуються і не повертаються. Редакція може публікувати матеріали в порядку обговорення, не поділяючи точки зору авторів. Автор несе персональну відповідальність за достовірність фактів.
Листування з авторами ведеться лише на сторінках газети. При передруку посилання на "Крила України" обов'язкове.
Інформаційна підтримка:
"Військо України", "Авиация и время".

КОНТАКТИ:
21007 м. Вінниця, вул. Червоноармійська, 105
тел: 8-067-587-02-96,
8-0432-59-62-26,
факс: 8-0432-59-60-48
Електронна адреса:
krula_ukr@ps.mil.gov.ua
krula_ukr@ukr.net

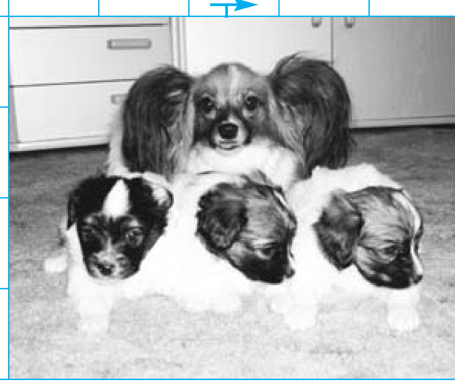
Верстка та дизайн:
С. Клименко, Н. Ярмілко.
Літературний редактор: О. Уретій.
Черговий по номеру: А. Агєєв.
Перший редактор
Сергій Свенцицький.
Наклад – 1050 прим. Зам. № 112213
ГОЛОВНИЙ РЕДАКТОР
М. ПОПЛАВСЬКИЙ











Володіння еміра
Прямий удар рапірою
Ріка в Америці
Нота
Кому моляться магометани
Псевдонім Інесси Данилової
Перша виконавиця ролі Скарлетт
Вид укр. народного танцю
Перша літера імені
Радянський танк
Христос у Корані
Польський письменник
Повість О.Толстого
Різкий порив сильного вітру
Порт у Болгарії
Танцювальний крок
Голлівудський актор
Фільм В.Цоя
Позначення одиниці площі
Єгипетський бог Сонця
Країна Близького Сходу
Теплоелектростанція
Перська мова
Одиниця рівня гучності звуку
Су-25
Заборона
Російський поет
Система державного укладу
Група довгохвостих папуг
Страва з овочей та м'яса
Овочева корнеплідна рослина
Південне вічнозелене дерево
Персонаж Г.Х.Андерсена
Сукупність особливостей народу
Знак азбуки Морзе
Провінція у Франції
Балтійський оселедець
Грошова одиниця Японії
Британський співак
Різновид шашок
Провінція в Афганістані
Складний іспанський ніж
Мис на півдні Америки
Тривалість життя
Український телеканал
Ріка у Франції
Німб
Наплавний міст
Столиця європ. держави
Рос. письменниця XIX ст.
Ріка в Україні та Білорусі
Країна в Африці
Федеративна одиниця Швейцарії
Вдова Джона Ленона
Ділянка землі без западин та підвищень

СУДОКУ

	3					1		
		7				4	8	5
4	6		9					
8		9	7					
7				4				3
					9	8		1
					8		1	9
6	9	2				3		
		4					6	

ВІДПОВІДІ НА СКАНВОРД В № 14



АВТОДРОМ

Honda випробовує новий Civic для Європи

Британський журнал Auto Express опублікував шпигунські фотографії хетчбека Honda Civic нового покоління, створеного для європейського ринку. Саме зараз тривають випробування автівки.



У лютому нинішнього року компанія Honda представила нові седан і купе Civic для Північної Америки. Однак представники британського відділення виробника заявили виданню Auto Express, що, як і раніше, усі зміни у дизайні цих автомобілів поки мають відношення тільки до машин для США, а модель для європейського ринку виглядатиме інакше.

Судячи зі шпигунських фотографій п'ятидверного хетчбека Civic, загальна стилістика автомобіля залишиться колишньою, однак оформлення фар головного світла, решітки радіатора і бамперів усе-таки зміниться. Крім того, зміниться капот машини, на якому з'являться яскраво виражені подовжні виштамповки, чого немає на Civic нинішнього покоління.

Очікується, що в Європі новинка пропонуватиметься із чотирициліндровими бензиновими моторами обсягом 1,4 і 1,8 літра, а також турбодизелем обсягом 2,2 літра, що розвивають від 80 до 140 кінських сил. Крім того, у гамі модифікацій з'явиться гібридна версія із силовою установкою, що сполучить у собі 1,5-літровий бензиновий двигун, електромотор і варіатор. Цілком ймовірно, що для такої машини будуть використовуватися літі-іонні акумулятори, що уперше серед усіх моделей "Хонди" з'явилися на новому американському Civic.

У Європі новий Honda Civic з'явиться навесні 2012 року. Ціни на машину у Великобританії – орієнтовно від 16 тисяч фунтів стерлінгів.

**Підготував Сергій Клименко.
"Крила України".**

АВІАЦІЙНІ БАЙКИ

В международном аэропорту Кеннеди совершает посадку самолет польской авиакомпании LOT. Самолет останавливается буквально в пятидесяти сантиметрах от края взлетно-посадочной полосы. В кабине управления один пилот говорит другому:

– Ну вот, эта дурная Америка! Такие короткие взлетные полосы, а посмотри по сторонам – ведь три с половиной мили в ширину!

К стюардессе ковыляет загипсованный, забинтованный мужик на костылях и говорит:

– Откройте, пожалуйста, дверь. Я выйду.

Стюардесса, несколько ошалев, идет к пилоту и спрашивает, что делать со странным пассажиром. Пилот:

– Это такой весь забинтованный, загипсованный, на костылях?

– Точно.

– Открой ему, он часто здесь выходит…

Пассажирский самолет во время полета дал сильный крен и затем перевернулся в воздухе. В салоне началась паника, но тут вошла улыбающаяся стюардесса и сказала:

– Не волнуйтесь, все в порядке. У пилота насморк, и как раз в этот момент он закапывает в нос капли.

Экзамен в авиационном военном училище. Полковник:

– Курсант Иванов!

Курсант вскакивает, отдает честь:

– Я!

– Выйдите к доске! – приказывает полковник.

Курсант строевым шагом выходит. Полковник задает вопрос:

– Что вы знаете о самолете Су-27?

Курсант вытягивается в струнку:

– Ничего, товарищ полковник!

Полковник:

– Садитесь!

Курсант строевым шагом уходит на место.

Полковник подводит итог:

– Курсант Иванов, объявляю вашу оценку. Подход – 5, ответ – 2, отход – 5, средний бал – 4.

– Ой, подруженька! Вышла замуж за хорошего парня, но все время переживаю за его здоровье…

– А что у него?

– Дельтаплан…

Летят два парашютиста рядом (затяжной прыжок), лететь долго. Первый ест яблоко, достает еще – предлагает второму. Поели, летят дальше. Все снова повторяется несколько раз.

Второй: – Слушай, откуда у тебя столько яблок?

Первый: – Так, у тебя на спине их целый мешок.

Один пилот говорит другому:

– Скажи парашютистам, чтобы перестали прыгать: мы еще не взлетели.